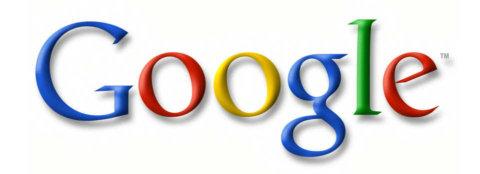
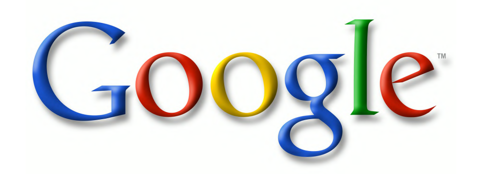






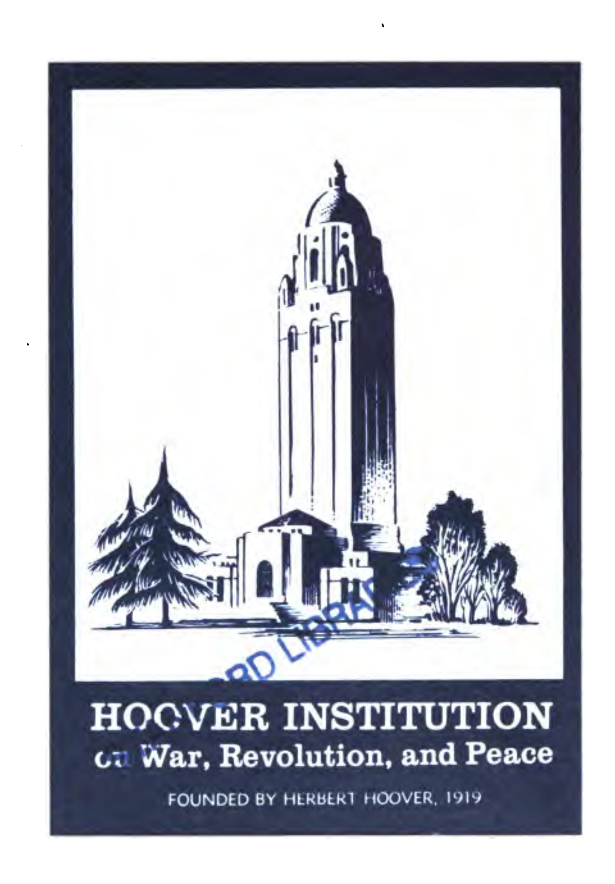
...entarische Studienreise
nach
...utsch-Ostafrika

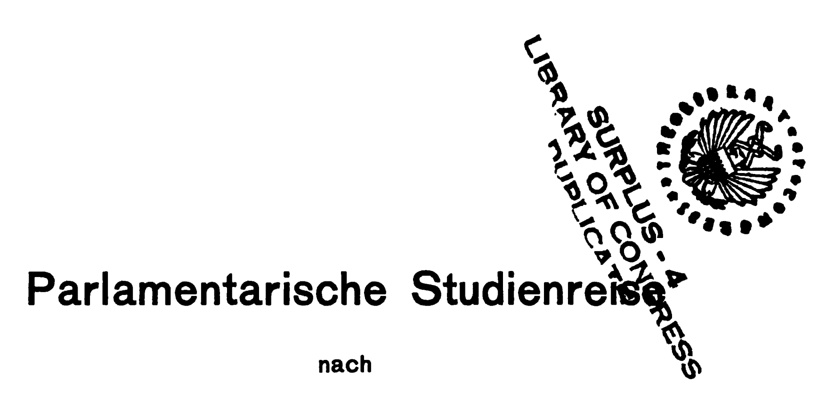
von

...)beramtsrichter Kalkhof
M. d. R.



BERLIN 1907
Dietrich Reimer (Ernst Vohsen)

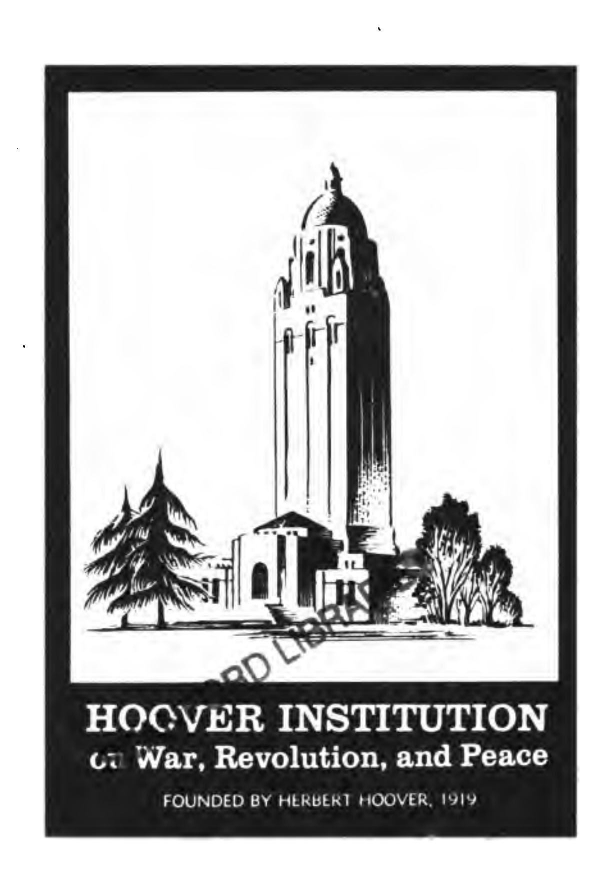

HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

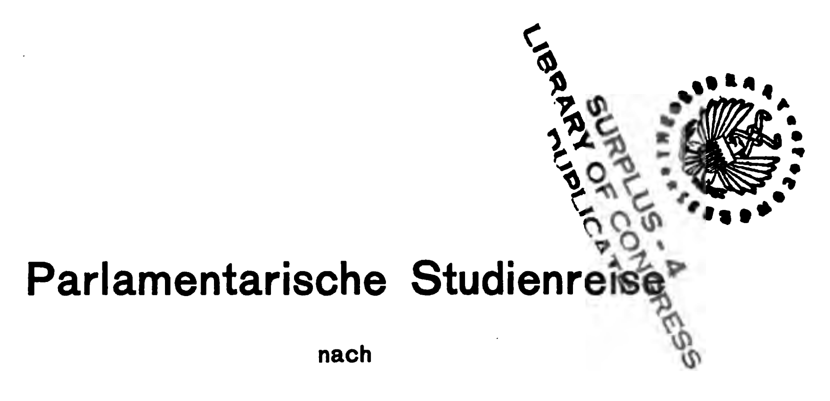


Parlamentarische Studienreise

nach

Deutsch-Ostafrika


HOOVER INSTITUTION
War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919



Parlamentarische Studienreise

nach

Deutsch-Ostafrika



Usambara Eisenbahn. Restaurationswagen. Rückfahrt der Abgeordneten in Begleitung von Beamten und Ansiedlern.

Parlamentarische Studienreise

nach

Deutsch-Ostafrika

Reisebriefe

von

Oberamtsrichter Kalkhof
Mitglied des Deutschen Reichstags

Mit 12 Tafeln, enthaltend 19 Bilder
nach Originalaufnahmen des Photographen
Otto Haeckel, Berlin



Berlin 1907
Dietrich Reimer (Ernst Vohsen)

Inhalt.



Inhalt.

Verzeichnis der Bilder.

Vorwort.

Es war um die Zeit der Sonnenwende 1906. Die deutschen Grenzwallhöhen des bayrischen Südens glühten im Bergfeuer. Da trug uns vom deutsch-nordischen Gestade weg der stolze Dampfer dem fernen neuen deutschen Süden zu. Und als mich die Grenzen der Heimat wieder grüßten, da hatten Tag und Nacht sich eben herbstlich ausgeglichen.

Eine lange und weite Fahrt war es, die mich in eine unbekannte, weite Welt geführt. Tausend Bilder und Gedanken stürmten ein auf Geist und Gemüt. Flüchtig, aber frisch haben sie die Tagebuchblätter aufgenommen, wie sie lose, aber lebendig mir draußen vor der Seele standen. So sollten sie mir ein liebes Reiseandenken sein und bleiben für spätere Tage.

Dann hab' ich die losen Blätter für die Freunde und die engere Heimat aneinander gereiht. Sie sehen da im neuen deutschen Lande draußen ihre Stammesgenossen alle an der gemeinsamen wetteifernden Arbeit, eine hoffnungsvolle Freude für uns und für die Kolonie.

Vielfachen Anregungen entsprechend sollen nun heute die Reisebriefe, in Buchform gebracht, einen weiteren Weg antreten. Mögen sie auch jetzt als das betrachtet werden, was sie von Anfang an sein sollten: Flüchtige, froh und frisch hingeworfene Skizzen eines warmen Freundes unseres „Deutsch-Ostafrika“.

Wertingen, im November 1907.

R. Kalkhof.

1. Hamburg — Rotterdam.

Schon über eine Woche liegt der heimatliche Boden hinter uns, schon viele Seemeilen entfernt, schwimmen wir auf fremden Wassern. Die Licht- und Schattenseiten völlig veränderter Lebensverhältnisse beginnen sich mehr und mehr auszugleichen. So gibt es Zeit und Muße, den Reisebericht zu schmieden.

Erst im letzten Augenblick entschloss ich mich, die weite Fahrt mitzumachen. Und da mussten denn die vielseitigsten unerlässlichen Reisevorbereitungen über Hals und Kopf durchgeführt werden. Niemand von den Reisekollegen war daher wohl froher als ich, als mit dem Eintreffen in Hamburg diese mühsame und viel Kopfzerbrechen kostende Tätigkeit ihren schnellen und definitiven Abschluss gefunden hatte.

In Hamburg, wo ich am Vorabend der auf Samstag den 23. Juni, nachmittags 4 Uhr, angesetzten Abfahrt eintraf, fand ich beim Aussteigen vor dem altbekannten Hotel Streit, an der überaus malerischen Innen-Alster prächtig gelegen, den Reichstagskollegen Lehmann, einen biederen Sachsen, der gerade auf der Hotelsuche begriffen war. Kurz entschlossen nahmen wir beide zusammen das einzige noch vorhandene, zweibettige Zimmer. Wir zahlten dort allerdings ungewohnte Preise, waren aber mit Tisch und Bett zufrieden, und vertrugen uns auch sonst ganz gut miteinander. Am nächsten Morgen — ein herrlicher Tag — fuhren wir, begleitet von meinem lieben Fraktionsfreund Bauermeister, der, um mir Adieu zu sagen, eigens

von Hildesheim hergefahren kam, hinaus zum Petersenkai. Hier lag er vor Anker, der R.-P.-D. (Reichs-Post-Dampfer) „Kronprinz" der „Deutschen Ost-Afrika-Linie" (D.-O.-A.-L.), der uns für die nächsten Wochen von Meer zu Meer, von einem Erdteil zum anderen tragen soll.

Welch ein unbeschreibliches Bild für uns „Landratten", so ein stolzer, mächtiger, durch seine Formen und Dimensionen gewaltig imponierender Koloß. Man stelle sich vor: sein Nettorauminhalt, also nach Abzug der Kabinen-, Lade-, Maschinen-, Mannschafts-, Kohlenräume usw. beträgt 10 079,9 *cbm*, seine Nettoladefähigkeit 3558,21 Register-Tonnen (Br. R.-T. 5700) mit 3200 indizierten Pferdekräften. Unser Schiff kann also (1 t = 20 Ztr.) außer Passagieren u. a. eine Ladung von rund 36 000 dz, das ist ebensoviel als 10 Güterzüge mit je 36 beladenen Doppelwagen aufnehmen. Länge 132 *m*, Breite 15,3 m; 9 wasserdichte Querschotten in 10 Abteilungen 112 Passagiere I. Klasse, 112 Passagiere II. Klasse, 80 Passagiere III Klasse; eine große Anzahl Passagiere im Zwischendeck. — Heute hat der „Kronprinz zur Feier des Tages Flaggengala angelegt. Wie flattern die bunten Wimpel lustig und farbenprächtig in luftiger Mastenhöhe über die ganze Länge des Schiffes, auf dem Hauptmast die Flagge der D.-O.-A.-Linie, am Bug die Hamburg-, am Heck (Hinterteil) die deutsche Reichsflagge mit dem schwarzen eisernen Kreuz im Eckfeld, letzteres das Zeichen, daß unser Kapitän Reserveoffizier der deutschen Marine ist. Vom Schiffe aus überblicken wir rasch die Quaianlagen von gewaltiger Ausdehnung, die mächtigen, langen, überdeckten Speicheranlagen und Laderäume, deren Bau allein bislang der Stadt Hamburg rund 200 Millionen Mark kostete. Und welch ein Getriebe in diesen Anlagen! Hier die gewaltigen Ozeandampfer, dort die ungezählten flotten, vielmastigen Segler, die Schlepper, die Bugsierdampfer, die feschen Dampfbarkassen, ein Herüber und Hinüber, ein Gehen und Kommen, kurz ein selten schönes Bild, durch Masten und Wimpel hindurch in unendliche Weite.

Nachdem uns Abgeordneten — es fahren von Hamburg aus mit vom Zentrum Schwarze-Lippstadt, Westfale, und ich, der einzige Süddeutsche, ein Nationalliberaler (Lehmann-Sachsen), ein Deutsch-Konservativer (von Massow-Ostpreussen) und ein Hospitant der Reichspartei (Dr. Brunstermann-Schaumburg-Lippe) — unsere feinen, kleinen, anheimelnden, auf dem hohen Paradedeck gelegenen Kabinen erster Klasse angewiesen und das zunächst notwendige Gepäck dort geschickt untergebracht war, besichtigten wir unter der liebenswürdigen, sachkundigen Führung eines Herrn der Wörmann-Gesellschaft unser Schiff in all seinen Teilen. Eine nähere Beschreibung desselben werde ich gelegentlich nachholen und heute nur feststellen, daß wir uns auf dem schwimmenden Palast alsbald heimisch fühlten und sofort die Empfindung hatten, hier läßt's sich gut leben und mit großer Ruhe und dem Gefühl denkbarster Sicherheit den Tagen der Stürme und Unwetter entgegensehen.

Um halb 1 Uhr nachmittags gab uns die D. O.-A.-L. ein Abschiedsessen an Bord, an welchem u. a. Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg, der Präsident der Deutschen Kolonialgesellschaft, der zweite Bürgermeister der Stadt Hamburg, die Vertreter der Wörmann- und D.-O.A.-Linie teilnahmen. Zum Schluß dann gegenseitige herzliche Verabschiedung: „gute Reise“, „glückliche Heimkehr“ — dann fällt die Landungsbrücke, der letzte, endgültige, dumpf schnarrende Baßton der Dampfpfeife — und langsam beginnt der am Bug vorgespannte kleine Schleppdampfer mitten durch die hier liegende, dort fahrende Masse großen und kleinen Schiffzeugs hindurch seine stolze Dampferbraut heraus in die Elbe zu führen. Ein Tücherschwenken von hüben und drüben, ein Winken und Rufen, und mitten in diesem Abschiednehmen auf größere Distanz ein veritabler Bergjodler, vom Paradedeck herab langsam verhallend in dem breiten Flußtal. Bald fahren wir mit eigenem Dampf. Mit erhabener Ruhe gleitet das Schiff

dahin auf der spiegelklaren, ruhigen Fläche, während die Abendsonne die reizenden Landschaftsbilder zu beiden Uferseiten — St. Pauli, Blankenese — mit ihren stattlichen Villen und Parkanlagen vergoldet. Rechts mündet der Kaiser-Wilhelm-Kanal ein, und bis wir mit Kuxhaven die offene See erreicht, lagen schon die Abendschatten und leichter Nebeldunst auf Weg und Wasser. Von Helgoland geisterten die 5 Sekunden-Blinkfeuer durch die stille Nacht herüber. Dann kam, wie ein flammendes Wunderkind der Nacht, der hellerleuchtete große R.-P.-D. „Bürgermeister" der D.-O.-A.-L. der uns im September von Ostafrika wieder der Heimat zuführen soll, an uns vorbei. Freudiges, gegenseitiges Zurufen und Grüßen; dann in dunklen Umrissen die Nordseeinseln Borkum, Norderney usw., und dann — der erste gesunde Schlaf in stiller Meervergessenheit.

Früh ist man des Morgens wieder am Zeug. Ein neuer, herrlicher Tag, und zum ersten Male das erschauernde Bild weiter Wasserfläche, ringsum vom blauenden Horizont in blinkendem Rahmen gefaßt; einzelne Dampfer und Segelboote und die nachfliegenden Mövenscharen bilden die ganze Staffage. So fahren wir den vollen schönen Junisonntag die Nordsee durch und über Hoek van Holland (Hafenplatz nach London) und Maasluis maasaufwärts gen Rotterdam, wo wir abends gegen 7 Uhr im „Rheinhafen" ankommen. Hier wurden wir bald von dem Vertreter des deutschen Konsuls und dem Agenten der D.-O.-A.-L. zu einem abendlichen Rundgang durch die Stadt abgeholt. Sonntag ist's, mir kam es vor, als ob die ganze Stadt auf den Beinen wäre. Meine bisherige Annahme von dem ruhigen, still sonntägigen Holländer ging gründlich fehl. Alles, alt und jung, lief durch die Straßen in breitem Strom; mitten dadurch die elektrischen Trambahnen. Hier sollte ein Luftballon in die Höhe gehen. In beängstigendem Gedränge standen die Massen, die Jungen herab bis zu den in Kinderwagen gebetteten, um die Bude, und der Ballon — war doch schon über alle Berge. Parallel mit den Straßen laufen die

dunkelwasserigen Kanäle, an denen noch die Buben spielen, und blühende Blumenbeete und Tropenbaumpflanzungen durchwürzen wundermild die warme Sommernacht.

Am andern Morgen, windig und Wasser bewegend, durchfahren wir mit eigenem Dampfer die weiten Hafenanlagen. Diese, zum Teil mit schweren Mühen, großen Kosten und technischer Künstlerschaft herausgearbeitet, sind mit dem ganzen Wald von Masten und mit den elektrischen Ladekranen die augenfälligen Beweise für die seeschiffahrtliche, handelspolitische Bedeutung Rotterdams. Nachmittags, unter der freundlichen Führung des deutschen Konsuls, lassen wir die Bahn uns nach dem Haag mit seinem alten Königsschloß, den breiten Straßen und reizenden Anlagen und Gärten und dann hinaus nach dem Weltseebad Scheveningen bringen. Da liegen und sitzen und waten und baden sie alle, denen die Welt das Nötige an Mitgift aller Art gegeben hat, am feuchtwarmen, windigen, sonnigen Strand der See, die einen sich fast im Sande vergrabend, die anderen in wind- und sandstaubsicheren Strandkörben träumend und die Zeit totschlagend. Wir aber schauen neidlos diesem Treiben zu; das Branden und Brausen der in regelmäßigen Linien heranziehenden Strandwellen läßt uns bald Strandbummler und Strandlagerer vergessen. Auf hohem, langem, ins Meer hinausgebautem Pier geht's dann zur mächtigen Glaspavillonrotunde; im Konzertsaal des Kurhauses hören wir auf Einladung des Badekommissars einige Nummern des bekannten Berliner Philharmonischen Orchesters und nach tadelloser Atzung im Kurhaus-Hotel lassen wir uns teils auf Schienen-, teils auf Wasserweg wieder zu unseren Schiffskabinen zurückbringen.

Des anderen Tags (26. Juni) besuchen wir u. A. den Zoologischen Garten, der besonders schöne Affenexemplare aufweist, treiben uns auch planlos in der Stadt mit ihren altmodischen, einförmigen, in dunklem Anstrich gehaltenen Häusern herum, kaufen uns nebenbei ein paar Glas Münchener „Spatenbräu", begucken uns von außen

das „Witte Huis“, 45 *m* hoch, mit 13 Stockwerken, und glauben der Mitteilung, daß wir das höchste Haus Europas vor uns haben. Als wir zu unserem „Kronprinz“ abends zurückkommen, wird noch immer — Tag und Nacht ununterbrochen — eingeladen: ganze Eisenbahnzüge Kohlen und sämtliches eiserne Schienenmaterial für die deutsch-ostafrikanische Eisenbahn nach Morogoro.

Morgen früh (27. Juni) gehen wir auf volle vier Tage in See, um hoffentlich in Lissabon gut anzukommen.

---

2. Rotterdam — Tanger.

Am 27. Juni, früh $5^1/_2$ Uhr, machen wir in Rotterdam los. Freundlich scheint die Sonne durch die Masten und spiegelt sich wieder in dem leicht bewegten Wasser. Ein prächtiger Morgen und eine erquickend frische Brise, so fahren wir durch den Mastenwald aus dem Hafen heraus, zurückblickend über die glänzende, seidengraue Wasserfläche hinweg auf die nach und nach entschwindende Stadt. Zu beiden Seiten der Maas saftige, satt-hellgrüne Wiesenmatten, Dampfer auf Dampfer passierend, so erreichen wir das offene Meer, dessen tief grünblaue Farbe sich deutlich abhebt von der schmutzig grüngrauen des vereinigten Maas-Rhein. Vier volle Tage und Nächte schwimmen wir nun ununterbrochen auf dem Wasser von der Nordsee durch den Kanal über den Golf von Viscaya in den Atlantischen Ozean, um Sonntag den 1. Juli vormittags in L i s s a b o n auf $1^1/_2$ Tage Rast zu machen. Was wir auf dieser viermal 24-Stundenfahrt alles gesehen und erlebt, soll an dieser Stelle, um nicht zu breit zu werden, nur kurz skizziert werden.

Schon im Kanal hatten wir mit bewegter See und abwechselnd mit lokalem Nebel zu kämpfen. Auf Steuerbordseite (rechts) erscheinen über der Brandung die langgedehnten, durch Bojen erkenntlich gemachten Sandbänke, und dahinter

die dunklen Umrisse der steil abfallenden Küste von England (Themsemündung). Bald tritt, und zwar unerwartet schnell, dichter Nebel ein, und ein kalter Wind geht über das Deck. Die Ausschau ist auf etwa 100 *m* beschränkt. Fort und fort, in kurzen Zwischenräumen, ertönen die langgezogenen Nebelsignale unserer Dampfpfeife, und rings um uns, zum Teil aus nächster Nähe, die gleichen Signale, ohne daß wir ein Schiff zu Gesicht bekamen. Und ist einem Schatten gleich ein solches an uns glücklich vorbeigekommen, gleich tutet ein anderes in ungewisser Nähe. Dazwischen gellen die hellen Nebelhörner von Dover und Kanonenschußsignale zu uns herüber; einer Schnecke gleich schleicht unser Schiff langsam von der Stelle, während der Wind durch die bewegten Taue saust. Die Ketten der Rettungsboote werden bei uns losgemacht, und der ganze Ernst der Situation, die Gefahr eines Zusammenstoßes, tritt uns deutlich vor Augen. Wie verschieden aber demgegenüber das Verhalten der Passagiere: die einen rennen aufgeregt und besorgt auf Deck herum, andere besprechen beieinander stehend die Sachlage, andere flüchten sich hinter die ruhigen Wände der Kabinen, und dort amüsieren sich vier im Rauchzimmer, den deutschen Männerskat dreschend. Da, mitten in dieses Elend hinein bläst's zum Diner. Und über Speis und Trank weg glätten sich die Wogen und der Nebel weicht, und unsere Musikkapelle, acht tüchtige Mann hoch, spielt uns die erlösende Schlummermelodie. Aber anderen Tags, ehe die nasse Nebelstimmung von uns ganz gewichen, geht das Getute schon wieder los; der Nebel ist plötzlich so dicht geworden, daß man die Örtlichkeit nicht mehr genau bestimmen kann. Es muß daher gelotet werden, dann treibt der Wind die Nebellager plötzlich auseinander und im Nu lacht blauender Himmel über uns und sein Spiegelbild, die weite See, vor uns, ein ständig wechselndes und korrespondierendes Farbenspiel.

An der Nordküste Frankreichs (Kriegshafen von Cherbourg) fahren wir jetzt vorüber. Das helle Befestigungs-

gemäuer der französischen Insel d'Auvigny leuchtet hoch herunter übers Meer im Sonnenschein, dann gen Südwest die langgestreckte englische Insel Guernsey. Am Abend des 28. Juni zur Abwechslung erleben wir auch mal so etwas wie Seesturm. Graublau der Himmel ohne eigentliche Wolkenbildung; der Wind setzt ein, und langsam, aber stetig wachsend lockt er die Wellen heraus aus der langsam treibenden Wasserfläche. Aus den schnell zusammengejagten Wolken peitscht ein „allgemeiner Landregen" prasselnd über das Meer. Nun kommen auch schon von fern her die weiß gekräuselten Wellenkämme auf uns zugejagt; sie sind die sicheren Anzeichen des Sturmes. Und schon umziehen sie das Schiff. Ein Schwanken hebt an und ein Schweben; am Bug brechen sich die hochauftürmenden Wellen und der Wind wirft sie zerstreuend und von unten aufjagend zu beiden Seiten des Schiffes rückwärts, daß ihr Gischt, hoch aufspritzend, unter lautem Tosen und Zischen über die Verdecke jagt. Unsere Kapelle sucht durch ihre lustigen Weisen die Sturmesnöte aus dem Feld zu schlagen. Wetter und Wind aber bleiben vorerst unerbittlich. In der Kabine sucht man Schutz. Wie heult der Wind, wie schlagen die Wellen an das Schiff, wie wankt und wogt das Schiff, daß einem der Boden unter den Füßen zu schwinden scheint! Stunden, lange und bange, geht dies Treiben fort, dies Sausen, Brausen und Schaukeln. Auf offenem Deck droht der Sturm einen umzureißen und wider die Schutzgeländer zu werfen. Endlich, nach Mitternacht scheinen Wind und Wetter sich zu beruhigen, und während von der englischen Küste her die Strandfeuer noch in die Kabine hereinleuchten, die Raketen knallen, wiegt unser schaukelndes Kabinenbettchen uns in erlösenden Schlaf. Anderen Tags so etwas wie Seekrankheitsstimmung, und bei den Promenaden und Mahlzeiten sieht man so manche, „die nicht da sind", weil das Schaukeln und Schweben und Heben ihnen auf den Grund gegangen ist. Im allgemeinen herrscht heute das Bedürfnis nach Ruhe, und auch diejenigen, denen

das unbarmherzige Seewürgeweib nicht angekonnt, lagern mit den anderen in Decken gehüllt und in die langen Liegstühle gebettet auf Deck. Ruhe und Luft erfrischen bald, und in demütigem Bewundern lassen wir die Pracht und Macht des weit sich aufschließenden, nur vom Horizont ringsum begrenzten Meeres mit dem einzigen Tiefblau dieses unendlich schönen Gottesauges beruhigend auf uns einwirken.

Auf der See selbst gibt's unter Tags nichts von Bedeutung; einige Segelboote, vereinzelte Dampfer, und ab und zu umziehen uns Walfische, die sich durch vereinzelte Wellenbewegungen und darauffolgendes Ausstrahlen von Wasser bemerkbar machen. Längere Zeit begleiten uns diese Meeresungeheuer, und nicht selten tauchen sie mit ihrem Riesenleibe ganz aus dem Wasser. Auch die gleich in Rudeln aus dem Wasser und wieder zurückspringenden Delphine wissen uns die Zeit zu vertreiben. Nicht unerwähnt bleibe übrigens das Leuchtwerk der französischen Insel Quessant, das größte der Welt. Mit seiner Leuchtkraft von 1 Million Kerzenstärke besitzt es auf 20 Seemeilen hinaus eine so intensive Leuchtkraft, daß wir in der Nacht um 3 Uhr bei seinem Lichte auf unserem Schiffe große Buchstaben zu lesen vermochten; seine Lichteffekte sind noch auf 50 Seemeilen deutlich wahrzunehmen.

Inzwischen hatten wir den sonst so gefürchteten Golf von Viscaya, der uns seine Wettermännchen schon vorausgeschickt, ohne jeden Zwischenfall durchquert, und am 30. Juni, früh gegen 7 Uhr, erschienen aus den herumziehenden Nebellagern die dunklen Höhenzüge des spanischen Festlandes mit Kap Ortegal und später Kap Finisterre, bergige Felswände, nicht bewaldet. Und vereinzelte grüne Matten in den Talniederungen bezeichnen die Niederlassungen armer, hier wohnender Fischerfamilien. Nach Kap Finisterre bzw. dessen felsenhoch gelegenem Leuchtturm zeigten wir, da uns dies in Dover wegen des Nebels unmöglich war, durch Flaggensignale unsere Fortexistenz

an, ob deren man wegen des Ausbleibens von Nachrichten in der Heimat wohl schon beunruhigt war. Außer einem großen Schwarm Möven, die zwei Walfische lange umkreisten, den Abfall von deren Fischraub erspähend, und vereinzelten englischen Kriegsschiffen, die wir passierten, sahen wir heute nur den Himmel, herrlich blau, und das Meer — ein unbeschreiblich großartiges Bild, dieses unendliche Glätten, Spiegeln, Scheiteln, Kräuseln, Drängen, Gischten, Schäumen und ruhelose Ringen und Ineinanderreihen und -Fließen und Heben und Senken, und nachts das einzige Schauspiel einer Mondnacht bei klarem Himmel und mächtigem Seegang. Letzterer hielt uns lange wach. Welche Gegensätze: das wunderbare Fließen des Mondes auf glänzender Straße im Wellengewoge und daneben das Wüten und Brausen und Toben der Wellen, daß das große Schiff in allen Fugen kracht und ächzt!

Früh 7 Uhr — Sonntag, den 1. Juli — wird Lissabon signalisiert. Die Berge liegen noch im Nebel, bis die Sonne sie freimacht. So fahren wir in den breiten, hellgrün-blauen Tejo hinein, links das hohe Cintra-Gebirge, an dessen Ausläufern auf sieben Hügeln die schöne portugiesische Hauptstadt Lissabon sich vor unseren Augen auftut. Ein ganz eigenartiges Städtebild; von unten baut sich das Häusermeer, ein Haus über dem andern, fast jedes in dem warmhellen Steinton, aufwärts, und von einem Hügel zum anderen fluten die Häuserreihen ineinander. Und dazwischen die überall hineingestreuten öffentlichen und privaten Gärten und Anlagen mit der ganzen Pracht der Tropenpflanzen in Farbe und Größenverhältnissen. Und welch selten schönes und eigenartiges Landschaftsbild von den Hügeln herab auf den Hafen und das gegenüberliegende grüne Berggelände, welch überaus malerische Blicke von den Höhen herunter, über die Häuser hinweg oder die engen, steilen Gäßchen der Altstadt hinab, zwischen hohen Balkons und blühenden Hochgärten hindurch zum blauen Tejo in der Tiefe!

Lissabon ist eine moderne Stadt, in den neueren Stadtvierteln großartige Villenanlagen und Prachtbauten, Ein reiches Straßenbahnnetz (Elektrische und Pferdebahn) dehnt sich nach allen Richtungen aus, und hier fällt so recht ins Auge, daß es für die Elektrizität keine Höhenhindernisse gibt. Da geht es in vielfachem Wechsel bergauf, bergab, und im Aufwärtswinden der Straße fährt man an einem und demselben Hause vorn am Parterre und rückwärts am dritten oder vierten Stock zu ebener Erde vorbei; einzelne Straßen sind sogar direkt durch elektrische Aufzüge verbunden.

Am Vormittag unserer Ankunft fahren wir sofort per Eisenbahn nach dem 27 Kilometer westlich von Lissabon gelegenen Städtchen Cintra und von da in hochinteressanter Wagenfahrt zwischen prächtigen Gärten, Parkanlagen und Landhäusern hinauf zu dem aus dem granitenen Bergrücken förmlich herauswachsenden, in maurisch-gotischem Stil erbauten nunmehrigen Königsschloß mit seinem wahrhaft paradiesischen Garten. Kunst und Natur haben sich hier förmlich überboten. Hunderte von ausländischen Hölzern und die prächtigsten Blumen, großenteils wildwachsend und in riesigen Exemplaren, zieren die Anlagen. Das Schloß selbst mit seinen reichen Kunstschätzen besichtigen wir, nachdem wir bei dem Hofmarschallamt unsere Karten abgegeben, mit königlicher Erlaubnis, und von den über 1500 Fuss hohen Zinnen schauen wir bewundernd in die Tiefe und Weite.

Nachmittags sind wir wieder in einem ganz entgegengesetzt liegenden Außenstadtviertel Lissabons tätig. In dem von über 10 000 Menschen besuchten Amphitheater lassen wir das ganz eigenartige Schauspiel eines Stiergefechtes auf uns wirken. Welche Farbenpracht in den malerischen Gewändern der Kämpfer, welche edlen, stolzen, feurigen Pferde, von denen herunter der Toreador in meisterhafter Grandezza dem wütend aus dem geöffneten Tore in die Arena sprengenden und durch die geschickt vorge-

haltenen roten Tücher immer mehr gereizten, vor Wut brüllenden und den Boden stampfenden Stier die Banderillos in den stämmigen Rücken wirft beziehungsweise stößt. Jede Bewegung verfolgt die Menge mit angehaltenem Atem, und in der dem Südländer angeborenen Lebhaftigkeit bejubeln und beklatschen in den hohen Loggien die Edeldamen und der einfache Bauersmann von den schattenlosen Sitzen der kleinen Leute jeden Erfolg. Hüte und Zigarren, Geldstücke und andere Geschenkgegenstände werden dem Sieger von dem enthusiasmierten Publikum in die Arena hinabgeworfen, und wenn der mehrfach verwundete Stier nicht mehr reagieren will, dann läßt man ein Rudel Kühe in die Arena, die ihn in ihre gemütliche Mitte aufnehmen und unter dem Geläute ihrer Glocken und dem stürmischen Gelächter und Klatschen des Publikums wieder in den Stall zurückführen. So geht dieses aufregende Leben und Treiben über zwei Stunden fort, in stetem Wechsel der Tiere und der Kämpfer zu Pferde und zu Fuß.

Am anderen Morgen machen wir eine Rundfahrt durch die Stadt mit ihren nahezu 400 000 Einwohnern und 200 Kirchen. Unter den letzteren interessierte uns die uralte St. Maria de Belem, ein gewaltiger Massen- und Höhenbau in halb maurisch-byzantinischem, halb romanisch-gotischem Stil mit den mächtigen Pfeilern und dem grandiosen Kreuzgang und seiner durchbrochenen Filigranarbeit, und auf einem der Hügel die weithin sichtbare und köstliche Fernsicht spendende Estrella-Kirche auf dem gleichnamigen Platze mit den herrlichen Gartenanlagen und den kleinen, von schwarzen Schwänen belebten Teichen — in ganz besonderem Maße.

Nachmittags gegen 5 Uhr gehen wir wieder in See. Mit einer gewissen Wehmut scheiden wir von dieser Perle unter den europäischen Städten. An Bord haben wir hier genommen die Leiche des früher in München, zuletzt in Lissabon residierenden und dort verstorbenen päpstlichen Nunzius G i u s e p p e M a c c h i. In Neapel geben wir sie wieder an Land behufs Überführung nach Rom.

Auf der Fahrt nach Tanger haben wir gutes, helles Wetter; tiefblau ist die ruhige See. Gegen 1 Uhr mittags erscheinen links die dunklen Konturen der spanischen Küste mit dem geschichtlich bekannten Kap Trafalgar und später die niederen Bergränder Afrikas auf Steuerbordseite. Gegen 3 Uhr nachmittags halten wir am Hafen und das Städtchen Tanger, mit seinen weißen Häusern und Palästen amphitheatralisch an den Hängen eines Kalkgebirges gelegen, breitet sich vor uns aus. Welches Leben in dem Hafen! Große Schiffe waren es freilich nur wenige, darunter zwei seitwärts draußen gelegene, sehr kalt und „farblos" aussehende französische Kriegsschiffe. Aber von kleinen Kähnen und Schaluppen, die alle auf uns zukamen, wimmelte es nur so. Und welcher Lärm seitens der Insassen! Jeder von diesen beturbanten Trabanten wollte zuerst bei uns sein, um uns überzuführen. Eine marktschreierische Gesellschaft mit ihren verschmitzten Gesichtszügen und buntfarbigen Kopf- und Körperbedeckungen! Glücklich und geschickt haben uns die Burschen durch die hochgehenden Wogen hindurch zur Landungsbrücke gebracht. Mit Mühe und Not und manchmal nur mit harten Worten drücken wir uns durch die Menge von Männern, jungen Burschen und Kindern, alles Feilschen, alle Handbewegungen und Gesten, alles Geschimpfe und Geschrei der Leute untereinander nicht beachtend. Endlich haben wir alle, darunter einige sich uns anschließende weitere Passagiere unseres Schiffes, die bereitstehenden Esel bestiegen, und in langem Zuge geht es unter Führung des Agenten der D.-O.-A.-L. zunächst zur deutschen Gesandtschaft. Mancher, der niemals vorher auf einem Gaul gesessen — heute war er ein flotter Reiter geworden. Zuerst wurde auf freiem Platze diese eigenartige Gesellschaft „zu Esel" photographiert. Dann war freundlicher Empfang beim deutschen Gesandten, Besichtigung des vornehmen Gebäudes und des großen Gartens mit seiner freilich bald verwelkenden Blumenpracht. Bei einem Glase Schaumwein

lernen wir u. a. den früheren marokkanischen Kriegsminister, einen überaus feinen, arabischen Charakterkopf mit den gewandten Manieren des Diplomaten, in elegantem wallendem Seidenkostüm kennen. Dann geht unser nahezu zweistündiger Ritt weiter durch die engen, überaus holperigen Gassen. Überall herumlungerndes Volk in allen Lagen und Stellungen, überall anbietende Händler, singende und grausige Grimassen schneidende Gaukler und Possenreißer; die Frauen in lang herabwallenden, den ganzen Körper umschliessenden hellen Tüchern, aus deren Lücken nur hin und wieder die dunklen Augen verstohlen blicken; überall Leute der verschiedensten Typen und Gesichter, nicht selten prächtige Charakterköpfe und markige Gestalten in den malerischen Vielfarben der Kleidung, Beduinen, Kabylen, reine Araber, bald stolz auf prächtigen Pferden, mit fein gearbeiteten Waffen, bald elend an den Straßen liegend und unter abschreckenden Gesichtsverrenkungen und eintönig herausgestoßenen „Allah"-Rufen uns anbettelnd. So ging's die elenden Gassen hinauf und hinunter auch zum Stadthauptmann. Eine Wache rotgekleideter Kawassen hielt vor seinem „offenen" Hause, durch dessen Tür wir den Herrn Pascha, gemütlich sein Pfeifchen schmauchend, auf hohem Polster Siesta halten sehen.

Spät Abend war es geworden, als uns die Esel wieder unbeschädigt zum Hafen und die kleinen Boote zum „Kronprinzen" gebracht hatten. Wir alle aber bereuten den Besuch Tangers nicht; trotz all des Schmutzes der Straßen und der handelspolitischen Pfiffigkeit, mit der gar mancher von uns „über die Ohren gehauen" wurde, wir standen abends gefesselt unter den Eindrücken dieses Nachmittags mit seinen Einblicken in eine Märchenwelt von „Tausend und eine Nacht". In Tanger kam auch der deutsche Gesandte für Marokko, Minister Dr. R o s e n und Familie zu uns an Bord. In einem gewöhnlichen Kahn, nur am Heck eine kleine deutsche Flagge, kam er herangefahren, weil ihm eine Dampfbarkasse nicht

zur Verfügung steht. Stolz lagen die beiden französischen Kreuzer, deren Dampfpinasse den Verkehr mit dem Lande vermittelt, vor Anker, und ihr Scheinwerfer bestrich unser Schiff beim Ausfahren.

---

3. Tanger — Neapel.

Zunächst schicke ich meinem heutigen Bericht einen „siedendheißen Gruß" aus dem „Roten Meer" voraus. Bei 35 Grad Celsius im Schatten nach dem zweiten Frühstück, während „über allen Wipfeln" des Promenade- und der anderen Decks die „Ruhe" des Mittags und Sonnenglut, aber „kaum ein Hauch" zu spüren ist, beginne ich weiter zu referieren.

Den Hafen von Tanger haben wir hinter uns. Mit starkem Nordostkurs biegen wir in die Straße von Gibraltar. Eine überaus klare Mondnacht breitet sich über die stillen, weiten Wasser. Die Luft ist klar und erfrischend. Schon von weitem leuchten und glänzen uns die Lichter aus den Niederungen der gewaltigen Bucht von Algeciras und von den Höhen der Stadt und die Leuchtfeuer der Festung Gibraltar entgegen. Ein besonders interessantes Bild bietet das beinahe halbkreisförmige Becken von Algeciras, einer der geräumigsten, sichersten Häfen der Welt. Friedliche, feierliche Nachtstimmung liegt über der weiten, im Mondschein glänzenden Wasserfläche, über die herüber die Häuser des spanischen Städtchens Algeciras, magisch beleuchtet, grüßen. Am Südostende der Bucht die bergan steigenden Häuser und Straßen der terrassenförmig in die Höhe strebenden englischen Stadt Gibraltar, deren gewaltige Befestigungen auf der weit gegen Süden ins Meer hinausgehenden Landzunge mit ihren Festungswerken, Felsgalerien und Mauern den Hafeneingang wehren. Ein unvergeßliches Bild bietet der Abschluß dieser Land-

zunge, der schroff ins Meer abstürzende, 425 *m* hohe Fels Punta de Europa mit dem weitreichenden Feuer seines Leuchtturmes.

Am 4. und 5. Juli treiben wir durchs Mittelmeer. Zunächst geht unser Kurs noch unfern der spanischen Küste; mächtige Kalk- und Sandsteinfelswände erheben sich, von der Sonne grell beleuchtet, in blendendem Grauweiß aus dem Meere. Rückwärts der schönen, gegen Osten mit dem steil abfallenden Cap de Gada abschließenden Bucht von Almeria öffnet sich ein Tal, bekannt durch die Edeltrauben seiner Weinberge. Später leuchten aus einer Felswandung die sonnenhellen Kirchtürme der alten Spanierstadt Cartagena. Die bald folgende Bergspitze des Cap de Palos ist das letzte Land, das uns bis zum Golf von Lyon vor Augen kommt. Unsere Fahrt durch das Mittelmeer war bislang vom prächtigsten Wetter begünstigt, heller Sonnenschein, ruhige See mit leichter, erfrischender Brise, wolkenlose Tage und sternenhelle Nächte, im Wasser treiben die Delphine ihr lustiges Fangspiel, auf Deck wird musiziert, gelesen, geplaudert in allen Sprachen, photographiert, promeniert, gekartet und allerlei neue Körperbewegungsspiele werden absolviert. So gehen die zwei Tage auf dem Wasser schnell herum. Am Abend des 5. Juli bekommen wir im Golf von Lyon bei ganz klarem Himmel den vorausgesagten Wind und das Schiff schaukelt die ganze Nacht hindurch, so daß gar manchem von uns der Schlaf verging.

Am Morgen des 6. Juli laufen wir im Außenhafen von Marseille ein. Langsam aus Nebel und Dunst heben sich die grauen Kalksteinberge und Kreidefelswände in der weiten Runde ab. Da bricht siegreich die Morgensonne durch, und ein Schauspiel von geradezu märchenhafter Schönheit tut sich in stetig wechselnden Bildern vor unseren Augen auf. Über die tiefblaue, wogende See ringsum die in geisterhaftem Grau weißglänzenden Felswände mit den Forts, Bastionen und Befestigungswerken; auf all den

Hügeln ringsum die hellen Häuser und Villen mit den lieblich grünen Pinienwäldern, mitten in der Hafeneinfahrt und aus dem Wasser felsenhoch herauswachsend das alte Fort Chateau d'If, dann hoch oben über der langsam aus Dunst und Rauch heraustretenden Stadt deren Wahrzeichen und Wächterin, die in maurisch-byzantinischem Stil aus weißen Bruchsteinen erbaute Kirche Notre Dame de la Garde mit der großen, reich vergoldeten Statue der heiligen Jungfrau auf der Turmspitze. Wie hoch das gläubige Volk den Schutz „Unserer Mutter von der Wache" hält, das zeigte uns später nicht nur der Massenbesuch dieses Gotteshauses, sondern besonders die Tatsache, daß zur Bewältigung und Erleichterung desselben ein nahezu 150 m in die Höhe gehender Ascenseur erbaut wurde. Zu Füßen dieses Felsheiligtums die sechskupplige, im gleichen Stil erbaute Kathedrale.

In großem Bogen fahren wir dann aus dem Außen- in den Innenhafen, der angeblich die längste Mole der Welt und fünf Bassins mit 300 *ha* besitzt, welch letztere wieder durch einen 3,6 *km* langen Wellenbrecher geschützt sind. Ungezählte Millionen sind für die groß angelegten Hafenarbeiten schon verausgabt, und immer wird weiter gebaut.

Bald nach der Ankunft lassen wir uns durch die Stadt fahren zur eben eröffneten Kolonialausstellung Frankreichs. Sie ist geschickt angelegt, jede einzelne Kolonie zeigt in Monumentalbauten so ziemlich alles, was für die Kenntnis der betreffenden Kolonie von Bedeutung ist. Und gerade dadurch wirkt die Ausstellung eminent instruktiv, belehrend und die Allgemeinheit interessierend. Es darf daher auch nicht auffallen, daß an einem gewöhnlichen Werktag nachmittags Leute aller Stände und nicht zuletzt Landleute und Arbeiter die weiten Räume und Anlagen des gärtnerisch reich geschmückten Platzes in Masse besuchten. In jedem Ausstellungsraum konnte man in großer Deckenschrift lesen den Namen des betreffenden Landes,

seine hauptsächlichsten Produkte, Zahl der Einwohner und der überbauten Flächen, Namen der Hauptstädte, der bedeutenderen Männer und Gouverneure usw.; eine große Landkarte in plastisch genauer, übersichtlicher Ausführung gab die nötige allgemeine Instruktion, daneben waren Landesprodukte, Tiere jeder Art, teils lebend, teils ausgestopft, Briefmarken der Kolonie, eine große Anzahl von Photographien ausgestellt, und Eingeborene verkauften, was man in der Heimat hergestellt. Wir verließen die Ausstellung hochbefriedigt und wollen nur konstatieren, daß unter den ausstellenden außerfranzösischen Staaten Deutschland mit der deutschen Tiefsee- und Südpolar-Expedition und der kgl. biologischen Anstalt in Helgoland vertreten war.

Am nächsten Morgen besuchten wir die Kathedrale, außen so großartig und innen so armselig in Ausstattung und Besuch, ließen uns dann zur Felsenhöhe „unserer lieben Mutter von der Wache“ hinaufziehen, ihr die Lieben in der Heimat und uns selbst empfehlend. Der Ausblick, den diese Höhe über die ganze Stadt, den Hafen und die rings abschließenden Bergwände gewährt, gehört wohl mit zu dem Schönsten, was Marseille sonst zu bieten hat. Die Straßen der Stadt sind im allgemeinen eng und wenig schmuck, die Gassen der Altstadt sind steil und winklig, die hohen Häuser in ihrem eintönigen Grau wirken vielfach langweilig, und mit der Reinlichkeit ist es auch nicht weit her. Von den profanen öffentlichen Gebäuden interessierte uns die Börse, in der Form eines griechischen Tempels. Drinnen gab es ein Gedränge und ein Lärmen und Schreien, daß man glaubte, alle Teufel seien losgelassen, und als wir einige Stunden später wieder vorbeikamen, hatten Leute und Lärm sich auf die Straße herausdrängen lassen, wo das „Handeln“ ruhig weiterging. Nicht zu vergessen ist der Monumentalbau des Château d'Eau (Palais de Longchamp) mit den architektonisch schönen Flügelhallen und den Kaskaden im Mittelbau, erbaut aus Anlaß der Errichtung der

städtischen Wasserleitung. Nachmittags 2 Uhr — die Schiffsbevölkerung hatte wesentlichen Zugang erfahren — lichteten wir die Anker, und in langsamer Hafenausfahrt lassen wir nochmals das reizvolle Bild der Stadt und ihrer Umgebung an uns vorüberziehen.

1⅓ Tage fahren wir bei wärmerer Temperatur, ruhiger, tiefblauer See und hellem Himmel, zwischen Sardinien und Korsika die Straße von Bonifacio berührend, vom Mittelmeer zum Tyrrhenischen.

Der 8. Juli war wieder mal ein Sonntag auf dem Meere. Wenn unsere Schiffskapelle in der Morgenfrühe nicht einige Choräle, die auf der einsamen, endlosen See ihren Eindruck nicht verfehlten, blasen würde, so manchen von uns wäre der Sonntag im alltäglichen Einerlei wohl kaum zum Bewußtsein gekommen.

Am 9., mit Tagesanbruch, machen wir im Hafen von N e a p e l fest. Aber welche Enttäuschung! Es fängt ganz schön zu regnen an, das prächtige Hafenpanorama erstickt im Nebel und Dunst. und der Herr Vesuv tut auch nicht dergleichen, d. h. er feuerspeit nicht, ja er raucht nicht einmal, so dass er dem Fremden nicht ohne weiteres zur Erkenntnis kam. Trotz Regen machten wir unserer drei uns sofort auf die Beine. Mit der Unverschämtheit unseres Kahnführers hatten wir in echt deutscher Deutlichkeit und Derbheit sehr bald abgerechnet; durch einen Deutsch sprechenden jungen Burschen mit einem vollendeten Gaunergesicht, der uns nach und nach immer mehr mit unserem leisen Einverständnis begleitete, ließen wir uns durch die noch im Morgennebel liegende Stadt führen. Welch prächtige Einzelbilder in den engen, bergansteigenden Gassen: hier hinauf unter Bogengängen hindurch zu den förmlich hereinhängenden Höhen mit ihren Palästen und Gartenanlagen, dort die niedlichen offenen Verkaufsstände mit dem reizvollen Geplauder von Käufer und Verkäuferin, und da die architektonisch wirksamen Ausführungen der Innenhöfe mit ihrem Leben und Geplauder

und Farbentönen in allen Stockwerken. Und wie wurden wir erst in unserer Gemütlichkeit und bei der Verschiedenheit unserer Größe-, Raum- und Anzugsverhältnisse angestaunt. Nachdem wir auch die Kirche des heiligen Januarius, in welcher gerade das hohe Domkapitel im Chor sang und sonst viel Volk ohne besondere Andacht herumging, besucht, fuhren wir per Bahn nach Pompeji. In nahezu dreistündiger Wanderung durchzogen wir diese Schuttfelder aus tausendjähriger Vergangenheit, die die hohe Zivilisation der damaligen Zeit mit all ihren Licht- und Schattenseiten uns so recht vor Augen führten. Gar mancher Franken wanderte neben den hohen Eintrittsgebühren in die tiefen Taschen der Hüter einer camera „nova", sed vere „obscura", die Eidechsen liefen uns vielfach zwischen den müden Füßen durch und im Geiste tranken wir den besten Jahrgang aus einer der vielen da und dort aufgelagerten Amphoren. Ich aber nahm als Andenken an diesen unglücklichen Ort ein Sträußchen der aus Schutt und Mörtel schüchtern hervorsprossenden blaßblühenden Blumen mit. Im Hotel Suisse ruhten wir bei Feuerwein Asti spumante und Fliegenplage auf einige Stunden aus. Dann zurück nach Neapel. Leider war das Nationalmuseum schon geschlossen; so fuhren wir hinauf zum San Martino mit dem herrlichen Stadtblick, sodann ging's in längerer Fußwanderung durch alle die Anlagen und zuletzt Gäßchen zum Aquarium, wo unter der liebenswürdigen Führung des in den weitesten Kreisen der Wissenschaft bekannten und hochgeachteten deutschen Professors Dr. Dohrns wir die weltberühmte biologisch-zoologische Anstalt mit ihren Einrichtungen und Neubauten besichtigten und dabei einer Fütterung der Seetiere beiwohnen konnten. An dieser Zentrale der Wissenschaft finden sich aus allen Ländern der Welt Forscher zu Studienzwecken ein.

Dann sagten wir Stadt und Vesuv, der ungnädig geblieben war bis zum Schluß, Adieu, und nachdem wir unsere Reisegenossenschaft durch die Kollegen Dr. Arendt (freikonservativ) und Dietrich (konservativ) kompletiert

hatten, führte uns abends spät unser „Kronprinz“ wieder hinaus in Nacht und Meer.

---

4. Neapel — Mombassa.

Mit Schluß meines letzten Berichtes haben wir am Abend des 9. Juli dem uns gegenüber mit all seinen Reizen recht verschämt und zurückhaltend tuenden „bella Napoli“ den Rücken gekehrt. Heute wollen wir, notgedrungen etwas mehr im Fluge, vom Tyrrhenischen Meer durch die Straße von Messina zurück ins Mittelländische Meer nach Port-Said, durch den Suez-Kanal ins Rote Meer, durch die Straße von Bab el Mandeb nach Aden, dann durch den Golf von Aden um das Kap Guardafui herum hinaus in den Indischen Ozean bis Mombassa an der Ostküste von Britisch-Ostafrika — reisen, eine lange, weite Fahrt, die uns im Bereiche von 18 Tagen eine ganze Welt von neuen Eindrücken bringt, die uns von einem Erdteil zum andern wirft, uns erschauern läßt unter der wilden Wut von Wind und Wetter, unter der glühenden Sonne der Tropen, der trostlosen Einsamkeit und Eintönigkeit der Sandwüste und ihrer Atem und Auge behemmenden Flugsandstürme; hier die bald aus Sanddünen, bald aus der Meerestiefe herauswachsenden Felsbergwände, hochaufragend, im Reflex der Sonnenstrahlen kreidebleich, das Auge blendend, träumerisch schön im Rotgluthauch der Abendsonne; dort in Wüstenei, hier in Felswandumklammerung, bald an wenige Meter breiter, ruhig dahinfließender Wasserstraße gelehnt, bald am wild wogenden, weiten Busen des Weltmeeres ausgebreitet, Städte voll Leben mit weltbewegendem Handelsverkehr; alle Nationen ziehen hier an unserem Auge vorüber in allen Haut- und Klangfarben, in malerischen Trachten und stolzen Prunkgewändern, in den Fellen und Fetzen der Armut, aber mit dem gleich blendenden

Schmelz der Zähne und dem stechenden Glanz des Dunkelauges; auf weiter Fläche kein Baum, kein Strauch, kein Feld, kein Wald, keine Blüte und kein erfrischend Grün, und dort, mitten in Wüstensand und Dürre grüne Oasen, Palmenhaine und Kieferwaldparzellen. Hier in den Sumpfniederungen und weiten Seen zu beiden Seiten des Suez-Kanals ganze Scharen fischhungriger, langbeiniger Wasservögel (Pelikane, Flamingos), dort vereinzelte langhaarige Ziegen- und Schafherden, und überall in Sand und Sonnenbrand die nimmermüden Kamele, zu beiden Seiten des Rückens gleichwiegende Lasten tragend. Und in und auf dem Meere selbst ist's viel ruhiger geworden. Je weiter wir fahren, desto einsamer sind wir geworden. Tagelang auf dem Indischen Ozean kein Dampfer, kein Segelschifflein. Selbst die Seemöven sind ausgeblieben, und nur ganze Scharen von kleinen fliegenden Fischchen, die als kleine Vogelschwärme erscheinend, fortgesetzt von den Raubfischen verfolgt, aus dem Wasser tauchen, neben dem Schiff und hart über dem Wasser fliegen, und dann wieder im Wasser verschwinden, — diese kleinen, niedlichen Tierchen sind oft tagelang unsere Reisebegleiter. Und das freudige Himmelblau des Mittelmeers und das Tiefdunkelblau des Roten Meeres hat Platz gemacht dem unheimlicheren Schwarzblaugrau des Ozeans. Dafür aber perlen in dunkler Nacht Millionen von Glühkörperchen aus der Tiefe herauf zu beiden Seiten des Schiffes, die uns das wundersame Schauspiel des „Meerglühens" bereiten. Und hoch oben am Sternenhimmel ist uns das Sternbild der Tropen, das „Kreuz des Südens" erschienen. Klar und deutlich vor unseren bewundernden Augen leuchten seine vier Sterne herab in Nacht und Einsamkeit.

Nun aber wieder zurück ins Tyrrhenische Meer. Am 10. Juli früh gegen 9 Uhr passieren wir die Liparischen Inseln, und zwar zunächst Stromboli, ein mächtiger, ins Meer stürzender Felsklotz; darüber liegende Wolken versperren die Aussicht auf den stets tätigen Vulkan. Später

erscheinen links die langgestreckten Formen Kalabriens und rechts Sicilien; Vater Ätna scheint, während bei uns an Bord die Musikkapelle das Vormittagskonzert gibt, sein Morgenpfeifchen zu rauchen. In langer, an wechselvollen Landschaftsbildern reicher Fahrt geht's dann durch die Straße von Messina: an den Berghängen die Weinberge und die Apfelsinenwälder, die Örtchen alle im Sonnenschein glänzend, rechts die malerische Stadt Messina, zur Linken später Reggio. Weiter wird die Fahrstraße, rechts und links tritt das Land zurück und mit ihm nehmen wir auf lange Wochen Abschied von Mutter Europa.

Am 12. Juli früh gegen 7 Uhr sehen wir auf weitere Entfernung die dunklen Umrisse der Insel Creta, dann geht's bei zunehmender Wärme (früh 30,5° C.) mit Südostkurs dem heißen Erdteil entgegen. Am Spätnachmittag des 13. erscheint das afrikanische Festland vor uns und bei Sonnenuntergang fahren wir in den Suez-Kanal ein, an dessen Mündung ins Mittelmeer auf schmaler Landzunge Port Said als Anfangsstation des Kanals liegt. Nur zur Einnahme von Kohlen machen wir auf einige Stunden fest.

Der am Wasserspiegel 58 bis 100 *m*, an der Sohle 22 *m* breite Kanal ist 160 *km* lang. Die Tiefe von 8 *m* wird nach und nach erweitert. Die Gesamtkosten für Bau und erste Einrichtung betrugen Ende 1883: 488055019 Franken, bis zum Jahre 1905 etwa 600 Millionen Franken. Die durchfahrenden Schiffe haben für die 16 bis 22 Stunden dauernde Kanaldurchfahrt hohe Kanalzölle zu zahlen, unser „Kronprinz" z. B. rund 30 000 Franken.

Auch in Suez halten wir uns nur etwa zwei Stunden auf. Durch den Golf von Suez, den wir am 15. Juli vormittags verlassen, fahren wir ins tiefblaue, zunächst noch durch mächtige Kalksteinfelsen eingeengte Rote Meer ein. Und nun geht eine Hitz- und Schwitzkur sondergleichen an auf volle vier Tage. Das körperliche und seelische Befinden der Passagiere geht Tag für Tag zurück, am 18. Juli nachmittags war die Temperatur auf 38,5° C. im Schatten er-

höht, und wir hatten in zwei Tagen fünf, glücklicherwe se leichtere Hitzschläge. Den Aufenthalt in den Kabinen zur Nachtzeit konnte man ruhig ein stundenlanges Schwitzbad nennen. Alles atmete auf, als wir am 19. Juli früh in Aden ankamen. Hier wurden wir in denkbar liebenswürdigster Weise von dem stellvertretenden deutschen Konsul, einem werten bayerischen Landsmann (Herrn A. Meyer aus Kaufbeuren) empfangen, geführt und bewirtet.

War nun im Roten Meer die Hitze absonderlich groß, so brachte uns der Südwestmonsum des Indischen Ozeans am Abend des 20. Juli wohl einen merklichen Temperaturrückgang, dafür aber Stürme, Tag und Nacht fortdauernd, so daß mit wenigen Ausnahmen alles seekrank wurde. War das ein Herumliegen auf Deck, eine Leere im Speisesaal, und zur Nachtzeit gewöhnlich der Sturm am stärksten, so daß man erst in den Morgenstunden ermattet auf wenige Stunden zum Schlafen kam. Und das Getöse der Sturzwellen, die über das Schiff hingingen und es unter sich zu begraben schienen. Unter förmlichen Knallsalven schlägt der niedergehende Bug die entgegenlaufenden Wellenberge breit, daß ihre Wasser stockwerkhoch seitwärts aufsteigen und prasselnd und polternd auf die Schiffsdecke fallen. Schläft man an der Außenseite, und eine so breit geschlagene Welle kommt über Deck, so glaubt man anfangs, das Schiff werde mit Mann und Maus in Trümmer geschlagen. Übrigens war dieser Monsum, der uns dazu noch bei der Fahrt sehr aufhielt, nicht so unschädlich; unsere feste Landungsbrücke riß er zum Teil ni Trümmer, und die Sturzwellen drückten uns die gewölbten fingerdicken Eisenplatten des Küchenausgusses einfach platt. — Und Tags über dann das nette, die Sinne verwirrende ständige „Schaukeln", so daß, bis man sich daran gewöhnt, in Kopf und Leib alles durcheinander zu gehen schien. Ja, man macht veritable Berg- und Talfahrten. Wäre unser Schiff, das besonders ruhig geht,

nicht so schwer beladen gewesen, der Tanz wäre jedenfalls noch toller geworden. —

Volle acht Tage fahren wir heute (27. Juli) auf dem Ozean, nur Meer und Himmel mit uns. Jetzt aber — ich bin heute schon seit $^1/_2$6 früh am Berichtschreiben — kommt das afrikanische Festland in Sicht. Ein starker Regen geht über das Meer, und wie er sich verzogen, glänzen über die langen grünen Kokospalmenwälder herüber die hellen Häuser von Mombassa.

Wir fahren jetzt, vormittags 10 Uhr, in den Hafen ein.

Unser hier ganz kurz wiedergegebenes Programm ist: 27. bis 29. Juli Daressalam — ich habe zu meiner großen Freude Wohnung in der Mission der mir von Sct. Ottilien her bekannten Benediktiner — 30. und 31. Juli Fahrt auf der Morogoro-Bahn und Besichtigung von öffentlichen und privaten Anstalten in Daressalam, 1./3. August Abfahrt zur Besichtigung der südlichen Küstenplätze, 4./5. August Sansibar, 6. Pangani mit Sisal-Plantagen, 7. Tanga, 8. bis 13. Exkursionen von Tanga aus nach Amani, Mombo, Muhesa und zurück, oder über Nabunzo, Gore, Wilhelmstal nach Mombo und Muhesa und zurück, 14. Mombassa, 15./17. Fahrt mit Uganda-Bahn nach Port Florence, dann Fahrt auf dem Viktoria-Nyansa-See am 18. nach Jinja, 19. Entebbe, 20. bis 22. Bukoba, 22. bis 26. Muanza, 26./27. Schirati, 28./29. zurück nach Port Florence, 29./31. Mombassa, 7. September Aden, 11. Suez, 12. Port Said, 16./17. Neapel, 18. Marseille usw.

---

5. Mombassa — Tanga.

Wie ich in meinem letzten, von Mombassa abgegangenen Berichte angedeutet, so ist es nun auch gekommen; die Tage in Ostafrika waren so arbeitsreiche und das tägliche,

nach Ort und Zeit genau fixierte Programm ein so umfassendes, daß man regelmäßig gerade noch die Nachtstunden, und auch diese vielfach nur zu kurzer Ausrast erübrigte. Heute, den 17. August nachmittags, liegen wir vor Anker an der windstillen, einsamen Insel Hussinga im Viktoria-Nyansa-See, in den wir heute früh von Port Florence, dem Endpunkt der britischen Uganda-Bahn, durch die lang-breite Kawirondo-Bucht eingefahren sind. Ein herrliches, stilles Arbeitsplätzchen meine Kabine Nr. 3 des englischen Salondampfers „Winifred“: die hochhängende Schlafstelle mein Schreibpult, der aufgestellte Kabinenkoffer die Sitzgelegenheit, vor mir das offene Kabinenfenster mit dem Blick auf den ruhigen See, dessen glänzend blaue, weite Wasserfläche zwischen zwei langgestreckten Inseln durch zu mir hereinschaut.

Bei Abschluß meines letzten Reisebriefes fuhren wir um die alte portugiesische, jetzt unter englischer Flagge stehende, auf einer ansehnlichen, in Palmengrün gebetteten Felseninsel gelegene Stadt Mombassa herum in den überaus geräumigen, wegen seines tiefen Wasserstandes füs die größten Schiffe geeigneten Hafen von Kilindini ein, der imstande ist, die gesamte englische Kriegsflotte in schützende Umarmung zu nehmen. Der deutsche Konsul und Vertreter unseres nicht nur geschäftlich hier wohl angesehenen deutschen Handelsstandes begrüßte uns aufs wärmste. In der Konsulatspinasse fuhren wir dann zur Inselstadt hinüber, in die vom Ufer weg wir auf einer eigenartigen, von zwei bis drei Eingeborenen geschobenen Kleinbahn — leichte, zwei- bis viersitzige, auf Schienen laufende Wagen, Trolley genannt — in überaus flottem Tempo durch prächtige, natürliche und künstliche Anlagen (Kokospalmen, Mango- und Affenbrotbäume, Bananen usw.), vorbei an den Missionsstationen der weißen und schwarzen Väter, letztere mit dem einfachen Missionskirchlein, an dem prächtigen, grauweißem, blendenden Korallenbau des englischen Domes mit seinen plastischen Formen, durch das Hotel- und Villenviertel —

einfuhren. Von dem äußeren Stadtviertel mit seinen hellen modernen Häusern sticht die innere Stadt mit ihren engen, wenig sauberen Gassen unvorteilhaft ab, und ein Gang durch das sich in die Stadt hereinziehende Negerviertel mit seinen Lehmhütten, Häusern ohne Fenster, den indischen Verkaufsläden und all dem Schmutz und den ekelhaften Auslagen und Gerüchen, den schwarzen Eingeborenen bedeutete uns drastisch, daß wir den Fuß auf afrikanischen Boden gesetzt hatten. Nachmittags besuchten wir noch die alte portugiesische Festung, jetzt hauptsächlich zu Gefängniszwecken verwendet. Welch herrliche Aussicht über Tal und Wald und Meer von der Plattform der hohen Felsenecktürme, und im Innenhof prächtige Baum- und Blumenanlagen. Trotzdem beneidete ich die hier in großer Anzahl festgehaltenen, soeben in hohen, oben offenen Steingewölben gemeinsam und unter militärischer Bewachung auf dem Boden hockend ihr Mittagsmahl einnehmenden schwarzen Büßer nicht, und als die unters Gewehr tretenden Askaris uns aus dem schweren Eingangstor entließen, freute ich mich doppelt auf unseren „Kronprinz“ draußen in freier See. Aber ein Kleinod haben die Portugiesen hier doch vor langen Jahren hergeben müssen, und die alten Befestigungswerke, Mauerzinnen und Steinturmreste, aus farbenfrischem Tropengrün herausschauend, weisen noch deutlich hin auf eine große Vergangenheit, die allem Anschein nach und in wesentlich erhöhtem Maße das englische Riesenwerk der Uganda-Bahn mit ihrer großen Verkehrs- und allgemein politischen Bedeutung Mombassa wiederbringen wird.

Am andern Morgen erscheint vor uns zuerst die langgestreckte Düne von T a n g a. Erst nach und nach tut sich das Land auf, um uns einzulassen in den Hafen. Ein Bild von überraschender Schönheit: vor uns der geräumige, von Seglern und Fischerbooten belebte Hafen, im Hintergrund ankert der „Bussard“, ein kleiner Kreuzer unserer Kriegsmarine. Aus anmutiger Rundung der aufsteigenden Ufer,

aus dem Lichtgrün der Mangrovenbüsche und der schlanken Kokospalmen und zwischen den dunkelgrünblättrigen, mächtig hohen Affenbrot- und Mangobäumen taucht ein überaus entzückender Aufbau der in glänzendem Weiß sich abhebenden Gebäude, zuerst das Hospital, dann das Bezirksgericht, das Bezirksamt, einige Privathäuser und dann die katholische Mission auf. So weit das Auge reicht, frisches Grün, dahinter Wald, im Hintergrund leicht gewellte Hügellandschaft. Mit heller Freude grüßen wir die von allen Häusern uns entgegenflatternden deutschen Fahnen, und bewillkommt von den Beamten und den Vertretern der Handelswelt, ehrfurchtsvoll begrüßt von dem schwarzen Dorfrichter (Kadi) in langwallendem Talar und blitzendem Schmuck und von seinem großen Gefolge und angestaunt und umringt von Scharen einheimischer Schwarzen — betreten wir den deutsch-ostafrikanischen Boden, sicherlich ein uns alle erhebender Moment.

Wir besichtigen den auf Eisenstützen ruhenden breiten Pier mit zwei Aufzugskranen, von dem ein Eisenbahngleis zum Bahnhof führt, den Zollschuppen. Das Lager im Freien (Import und Export) zeigt aufblühendes Handelsleben. In 3 *m* breiter Auffahrt geht's zur Stadt, an deren Eingang die „Kaiserlich deutsche Postagentur“ im Veranda-Hochstil und das „Hotel Kaiserhof“ uns lebhaft an die alte Heimat erinnern. In kurzem Rundgang sehen und anerkennen wir freudig, was deutscher Fleiß und die in vollen Zügen spendende Mutter Natur in edlem Wettbewerb in kurzer Zeit hier geschaffen: vor allem die Wunderpracht der Tropen, die in den öffentlichen Gärten, Anlagen, Alleen, in blühenden Bäumen und Sträuchern und Blumen, in Farbenschmelz- und Formenreichtum, in Massen- und Größenverhältnissen geradezu berückend wirkt: blühende Mangobaum- und Akazien-Alleen, Zieragaven und blühende Oleander, wildwachsende Lärchenarten und Kautschukbäume und mächtige Fächerpalmen mit ihren schattenspendenden, weit herab- und herumhängenden Zweigen, die

unseren Fichten ähnlichen Kasuareenbäume, Edeltannen und eine Blätter- und Farbenpracht in allen Spielarten und Nüancen. Und inmitten dieser Wunderwelt breite, saubere Straßen mit den hellen, massiven, privaten (Geschäfts-) und öffentlichen Häusern, die stattliche, dem hohen Seeufer entlang führende Allee mit dem Kaisergarten, darin das Denkmal für die im Wißmann-Aufstand Gefallenen, und mit dem entzückend schönen Seeblick, das Bezirksamt im maurischen Stil mit dem hier üblichen weißen Verputz und mit durchbrochenen Säulenhallen, das von einem Franzosen hergestellte einfache Bismarckdenkmal auf freiem Platz mit dem geräumigen, flott gebauten deutschen Klubhaus und dem offenen Musiktempel, in welchem eine etwa 40 Mann starke schwarze Schulkapelle unter der Direktion des verdienten Rektors der Deutschen Schule in Blechmusik geradezu Hervorragendes leistet. In der Schule lernen die geweckten schwarzen Kleinen übrigens nicht nur Musik, Lesen, Schreiben und Rechnen und deutsche Sprache, sondern alle Handwerke, und die Schule besorgt nicht nur eine große Druckerei, in der die Zeitung für Usambara gedruckt wird, sondern es wird hier auch geschmiedet, geschlossert, getischlert usw. —

Im deutschen Klubhaus nehmen wir das Frühstück; überall, Beamte und Private bekunden uns die allgemeine Freude über unser Kommen, die auch in Daressalam und in der ganzen Kolonie geteilt werde; persönliche Einsichtnahme und objektive Würdigung der Verhältnisse an Ort und Stelle stärke das Vertrauen der Bevölkerung und verspreche Aufklärung und Besserung, da wo sie dringend not tuen.

---

6. Tanga — Daressalam.

Schon bald nach Mittag geleitete man uns, die freundlich grüßenden Schwarzen in hellen Haufen, zum Hafen. In etwa zehn Tagen kommen wir vom Süden her zurück. Um nicht zur Nachtzeit in den Hafen von Daressalam einlaufen zu müssen, fahren wir dem benachbarten Sansibar zu, um in dessen Hafen für die Nacht Anker zu werfen. Bald taucht vor uns die langgestreckte Westküste der Insel auf. Mehrere Stunden fahren wir an derselben entlang. Aus endlosen Kokosnußplantagen grüßen vereinzelte weiße Araberhäuser und Sultansschlösser herüber, und mit der untergehenden Sonne, die das geisterhafte Häuserhell der Stadt mit den Glutfarben des Abendrots überschüttet, machen wir im Hafen von Sansibar für die Nacht fest. Still ist das Meer; der Mond zaubert seine Märchenbilder der Tropennacht, das lärmende Rufen und Plaudern der Ruderer und Händler aus dem Wald von Booten um uns her verstummt allmählich, und in der Kabine träumt wohl mancher von uns den Traum aus „Tausend und eine Nacht" weiter.

Beim Erwachen am anderen Morgen waren wir der afrikanischen Küste schon wieder recht nahe gekommen. Jeder suchte die Hauptstadt der Kolonie zuerst zu sehen, aber lange Zeit umsonst. Erst gegen halb 10 Uhr kamen wir zur Hafeneinfahrt, die in großem Bogen, wie eine breite Flußmündung, landeinwärts geht. Rechts am Strand die Signalstation, dann, in Kokospalmwaldung versteckt, das Gouvernementsgebäude und das hohe, luftige Hospital, dahinter die Türme der protestantischen und katholischen Missionskirchen. Langsam fahren wir weiter, und langsam tauchen da und dort einzelne Dächer aus der Palmwaldrunde auf. Mit einem Mal biegen wir in den überaus geräumigen, breiten Hafen von Daressalam (arabisch: Dar es salam = Stätte des Friedens) ein, über den hinüber, ein Bild von seltener Schönheit, als Abschluß gegen

das Hafenufer sich die Stadt in ihrer ganzen Länge ausdehnt. Besonders eindrucksvoll hebt sich aus diesem Gesamtbild Kirche und Missionshaus unserer Benediktiner von St. Ottilien ab. Auf freiem Platz, über die blaue Wasserfläche her, grüßen die hohen, hellfarbigen Formen des Gotteshauses, das, einer Kathedrale gleich, sich aufbaut. In der Hafenquerfront liegen auch so ziemlich alle öffentlichen Gebäude, die Klubhäuser und einige Privatgebäude, alle in sauberem, weißem Verputz und mit luftigen Säulenhallen. Mehr nach den beiden Seitenflanken zu dehnen sich natürliche und künstliche, schattenspendende Anlagen und Palmenwälder aus, das eindrucksvolle Bild in grünen Rahmen fassend. Von allen Dächern flattern zu unserer Begrüßung die deutschen Fahnen. Boot auf Boot, von sauber uniformierten Schwarzen flott gerudert, kommt uns entgegen, im Hafen unser Kreuzer „Seeadler" im Festschmuck vor Anker, und am Ufer, von der „Kaiserstraße" herunter, ein lustiges Grüßen und Tücherschwenken.

Nach der offiziellen Begrüßung an Bord durch den stellvertretenden Gouverneur und gegenseitiger Vorstellung fuhren wir mit der Gouvernementsdampfpinasse an Land. Welche Freude! Der erste Gruß an Land von einem bayerischen Landsmann, P. Anton Rüdel, O.S.B., der mich im Auftrag des Bischofs Thomas Spreiter zur Missionsstation als meinem Standquartier für die nächsten Tage brachte. Welche Freude, den Herrn Bischof selbst wieder gesund anzutreffen und begrüßen zu können und in der Mission bzw. in dem nahegelegenen Schwesternhaus so viele Landsleute zu sehen, nämlich P. Simon Troßmann (Mittelfranken), Br. Laurentius (Rechbergreuten), Br. Makarius (Unterfranken), Schw. Lidwina (Diözese Eichstädt), Schw. Helena (Tutzing) und später P. Paulinus Hauser von Frankenhofen bei Kaufbeuren von der nahen Missionsstation Kolassini! Und welche besondere Aufmerksamkeit! Bis gegen halb 12 Uhr mittags hatte man mit der Sonntagsmesse auf uns gewartet.

Aufrichtigen Herzens und voll innerer Rührung dankte ich Gott für diese Sonntagsfreude.

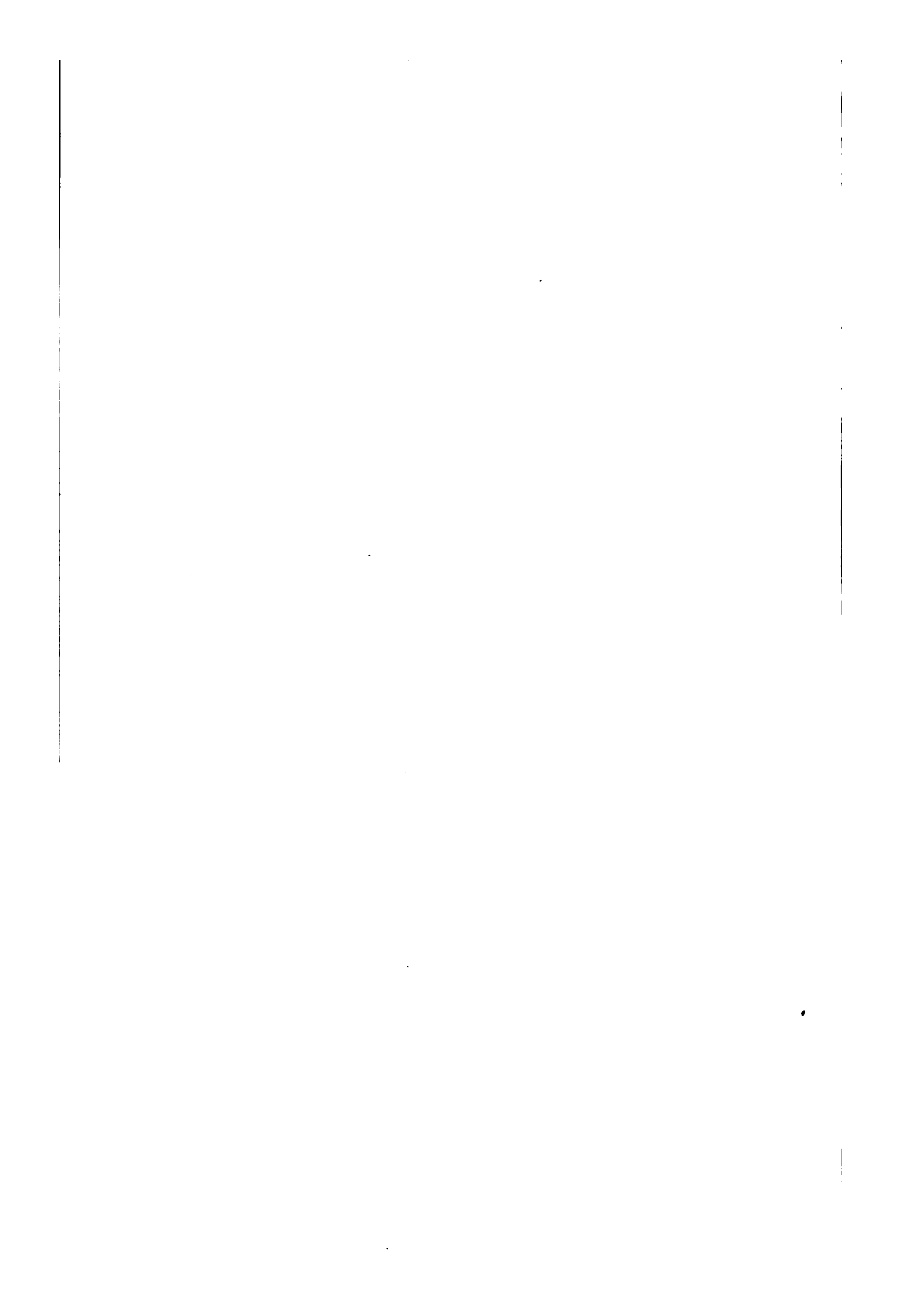
Und wie heimisch fühlte ich mich in den schattigen, weiten Hallen und den hohen Räumen der Missionsstation! Hier die erste Nacht hinter dem weißen, weiten Moskitonetz, hier die köstliche Ruhe, eine ständig frische Brise und — Festland unter den Füßen! Im Refektorium aber mundeten bei herzlich frischer Unterhaltung die festen und nassen Gaben alle, ob sie nun im alt- oder neuheimatlichen Gewande kamen. Die Kirche mit ihrem hohen Turme, dem breiten Treppenaufgang, den schönen, gotischen Portalen, den langbogigen, mächtigen Seitenfenstern, den schlanken Seitendachaufsätzen stellt ihrem Gesamteindruck nach eine Kathedrale dar; freilich, im Innern, das durch die Höhe, die farbenlose Ruhe, die Schlichtheit des Ausschmuckes ergreifend wirkt, könnte so mancher Wohltäter noch so manche Lücke ausfüllen helfen. Statt der mächtigen Orgel hat die den Gesang leitende Schwester nur ein Harmonium zur Hand. — Nachmittags machte ich mit dem Herrn Bischof einen Rundgang durch die Stadt. Die rückwärts liegenden Straßen bieten außer einigen Verkaufsläden und merkwürdig vielen Wirtshäusern und Kneipen, nichts von Bedeutung. Das Eingeborenendorf mit seinen Strohhütten und kleinen Häuschen schließt sich an und zeigt reiche Population. In den Anlagen konzertierte gegen Abend die Askari-Kapelle: Viele Uniformen tauchen auf, und in der sattfarbigen, mit Guirlanden und Fahnen reich geschmückten Anlagenumrahmung gibt sich die feine Gesellschaft, alles im blendenden Weiß der Tropenkleidung, ein Stelldichein; die nahe Bierbrauerei spendet sogar helles Bier vom Faß. Es war kein allgemeines Fest; denn das große Publikum fehlte, und die Schwarzen sah man gar nicht. Es lag so etwas wie Großstadtluft über dem Ganzen, und trotz der feuchtschwülen Temperatur wollte es bei mir nicht recht warm werden. Überhaupt, Daressalam machte auf mich so den Eindruck des Ge-



Daressalam. Strassenbild.



Schutztruppe in Daressalam.



künstelten, viel Import, eine Beamtenstadt, in der sich die Diener des Staates und daneben die Angestellten der großen deutschen überseeischen Kaufhäuser und Gesellschaften mit all den Rang-, Gehalts-, Bildungs- und Heimatsabstufungen zusammenschieben. Weiße sieht man sonst wenig, und ein gut Teil der Geschäfte haben, wie fast überall in Afrika, indische oder, wenn auch vereinzelter, arabische Händler in festen Händen. — Doch die Askaris machten eine gute Musik, und ich habe mich unter der liebenswürdigen, aufmerksamen Führung des Herrn Bischofs Spreiter recht schnell in ostafrikanische Lebens- und Luftverhältnisse eingewöhnt.

Abends gab uns der stellvertretende Gouverneur, Herr Geh. Regierungsrat Haber, ein fein arrangiertes Diner, an dem die Spitzen der geistlichen und weltlichen Behörden teilnahmen.

Andern Tages waren wir in aller Frühe schon wieder auf den Beinen. In einzelnen Gruppen machten wir, ich speziell unter der sachkundigen Führung des Kommandeurs der Schutztruppe, des Herrn Majors Frhrn. v. Schleinitz, Rundfahrten in die nächste, an Kokoswaldungen und Eingeborenenansiedlungen reiche Umgebung. Hervorzuheben ist die tadellose, mit Telegraphenleitung versehene, von der Regierung neu angelegte Straße von Daressalam nach Bagamojo, welche demnächst ihrer Vollendung entgegengeht.

Um 10 Uhr fuhren wir in stattlicher Gesellschaft zur Besichtigung der bis Kilometer 33 fertig gestellten Eisenbahnlinie Daressalam - Morogoro mit Extrazug ab. Die Bahn hat Kapspurweite, macht einen soliden Eindruck und erschließt ein Stück Land, das, reich an landschaftlichen Reizen, sich auch in erheblichem Maße zu Kulturen eignet. Dafür sprechen schon die vielen Eingeborenenansiedlungen. Zuerst geht es durch weite Steppe, hohes Gras und Niederholz, dann mehrfach durch Kokospalmwald gegen die blauen Bugu-Berge zu durch stark kupiertes Terrain. Prächtige

Hochwaldpartien zu beiden Seiten der Bahn jetzt — zur Winterszeit hier — überall frisches Saftgrün der Bäume und Gräser; wären nicht namentlich an den schönsten Punkten der Bergwände die Eingeborenendörfer mit ihren Strohdachhütten zu sehen, man glaubte sich manchmal mitten in den Thüringerwald versetzt. Große Kurven und tiefe Bergwanddurchschnitte, liebliche Waldtäler und mächtige Bergrücken, Überbauung von Flußtälern, ja sogar einen Tunnel gibt die flott gebaute Bahn zum Besten, deren Lob vielfach und nicht zuletzt von dem die Fahrt mitmachenden Herzog von Westminster (England) gesungen wurde.

Ich will aber — und etwas Lokalpatriotismus darf man wohl auch in Afrika haben — hier doch feststellen, daß auf dieser Fahrt so von ungefähr wieder vier Bayern sich trafen, Bischof Spreiter und ich, Photograph Vinzenti aus Miesbach, jetzt in Daressalam ansässig, und als spezieller Landsmann Ingenieur Schubert aus Haunstetten, welch letzterer beim Bahnbau und bei der Neuanlage des Hafenzollschuppens in Daressalam beschäftigt ist. Letzterer teilte mir mit, daß hier an sogenannten besseren Arbeitern, wie Zimmerleute, Schlosser, Maurerpoliere usw., die sehr gute Bezahlung fänden, großer Mangel sei. Nach der Rückkunft spät nachmittags wurden die Militärmagazine, die Zuchtstation, die Kaserne besichtigt und schließlich wohnten wir dem Exerzieren der Askari-Rekruten bei, das allgemein ungeteilte Anerkennung fand. Das überreiche Tagesprogramm fand seinen Abschluß mit einem Diner in der Offiziersmesse und einer sich anschließenden Unterhaltung im allgemeinen Klubhaus.

Andern Morgens hatten wir, wie schon tags vorher, die Freude, der von Bischof Spreiter zelebrierten heiligen Messe beiwohnen zu dürfen. Und die kleinen Schwarzen sangen so freudig und fromm unter der Anleitung der guten Schwestern ihre Suaheli-Kirchenlieder. Dann ging's wieder „hinaus ins feindliche Leben“. Wir besuchten das Bezirksamt, unter dessen Leitung die Distrikts-

sparkasse sehr erfreuliche Fortschritte macht; Feuerwehr und Polizei-Askaris und selbst die Müllabfuhrkarawane, mit Eseln reichlich ausgerüstet, wurden vorgestellt, und bis der späte Mittag kam, hatten wir, von der Regierungsstallung gar nicht zu reden, den Hafen, den neuen Zollschuppen, der leider durch seinen Hochbau die prächtige Hafenaussicht von der Stadt aus später erheblich stören wird, die Hafenflottille, die Wasserleitung, die beiden Missionsstationen und das Postamt in Augenschein genommen.

Am 31. Juli nachmittags verließen wir Daressalam. Der Abschied, speziell von den guten Herren der Missionsstation und von den trefflichen Schwestern fiel mir wirklich schwer. Nicht leichten Herzens trennten wir uns im Hafen auch von unserem „Kronprinz". Über einen Monat hatte er uns die freundlichste Aufnahme gewährt und unter der über alles Lob erhabenen, umsichtigen, verlässigen Führung des allseits hochverehrten Kapitäns Kley uns von Land zu Land, durch Nebel und Wetter und Wellen, vorbei an Riffen und Untiefen wohlbehalten ans Ziel gebracht. Des wackeren Seemanns mit dem offenen Blick und warmen Herzen sei an dieser Stelle hiermit dankbar gedacht.

Unsere Reise ging nach dem Süden; als Schiff wurde uns der Bombay-Dampfer „Bundesrat" mit 2100 — „Kronprinz" 5700 — R.-T., Kapitän Mühlbauer, wiederum ein Bayer, von der D.-O.-A.-L. zur Verfügung gestellt. Diese Bombay-Dampfer vermitteln in erster Linie den Güter- und auch Personenverkehr zwischen Indien (Bombay) und der ostafrikanischen Küste bis Durban.

---

7. Kilwa-Kissiwani — Lindi.

Spät am Nachmittag des 31. Juli traten wir mit dem Dampfer „Bundesrat" die Reise nach dem Süden der Kolonie an. Es schlossen sich uns an der stellvertretende

Gouverneur Geheimrat H a b e r, vom Kolonialwirtschaftlichen Komitee dessen durch langjährige Studienreisen in Deutsch-Ostafrika mit den Verhältnissen wohlbekannter Generalsekretär F u c h s, die Kapitäne der D.-O.-A.-L. D o h e r r, unser Pfadfinder und Reisemarschall, und P r ü s s i n g, in seiner Eigenschaft als besonderer Kenner der sonst weniger befahrenen Häfen und Hafenplätze im Süden. Zu meiner besonderen Freude fuhr bis Lindi auch Bischof S p r e i t e r mit, um von dort eine Informations- und Visitationsreise ins Innere zu machen. Es leuchteten uns die durch Bootslichter erhellten Bojen zur Hafenausfahrt hinaus, denn schon hatten sich die Abendschatten über die Hafenausfahrt von Daressalam gebreitet.

Glücklich fuhren wir in den offenen Ozean ein; der aber hatte sich wieder Wind und Wellen bestellt, und gar mancher von uns verlor über dem „Rollen und Schwanken" des Schiffes den Boden unter den Füßen. Die Nacht deckte schließlich Schleier und Schlummer über alles.

Frühmorgens sahen wir nach Westen Land, und Kilwa-Kiwindje, von Arabern viel bewohnt, tauchte auf. Alles war dort zu unserem Empfang gerüstet, und die Fahnen wehten zu uns herüber. Wir mußten aber vorbeifahren infolge der starken Brandung und der durch den Nachtsturm herbeigeführten größeren Verspätung. Und den Hafen und die Ruinen des einige Stunden südlicher gelegenen K i l w a - K i s s i w a n i konnten wir doch nicht ungesehen lassen. Hier an diesem überaus schönen, großen und geschützten Hafen hatten schon vor Jahrhunderten Araber, Perser und Portugiesen stark befestigte Handelsniederlassungen gegründet, und jetzt soll die projektierte Südbahn von hier zum Nyassa-See, dem alten Hafen und dem neuen Handel frisches, reiches Leben zuführen.

In langem Bogen, in stillgrünem, flachem Wasser, zwischen Korallenriffen durch und an den ebenerdigen, mit Kokosnußwäldern bestandenen Ufern vorbei, fuhren wir in den Hafen ein. Da der alte Hafen bislang

keine Dampferbesuche empfing, können größere Schiffe zurzeit noch nicht ans Land heran. Eine von Eingeborenen sicher und flott bediente Segeldhau nahm uns auf. Wie warf sich der Wind in die Segel, mit ungeheurer Schnelligkeit fuhren wir durch die aufgeregten Wellen, ans Land selbst aber kamen wir auf den Nacken unserer festen Schwarzen, die an den Beinen fest fassend uns sicher die kurze Strecke durchs Wasser trugen. Dies zweifelhafte, ungewöhnliche Vergnügen sollten wir später noch öfters kosten, und zwar unter sehr erschwerenden Umständen. Dabei lernt man aber Gleichgewicht halten, will man nicht den Träger jämmerlich am Halse würgen oder selbst mit dem Wasser unangenehme Bekanntschaft machen.

In aufgelöstem Zuge durchstreifen wir das kleine armselige Eingeborenendorf, überall mit einer gewissen freundlichen, ruhigen Gemessenheit begrüßt. Wir wandern bei brennender Sonnenglut dem Ufer entlang: hier die Steinreste eines alten Perserforts, dort die gewaltigen Teilmassive und Umfassungsmauern einer alten Portugiesenfeste mit den Säulenlagern und in die Erde gebauten, steinüberwölbten Gängen, mit teilweise noch erhaltenen kunstschönen, eingelegten Porzellanplatten geschmückt. Dicht daneben arbeitet die Neuzeit: eine deutsche Firma läßt die reiche Gerbstoffe enthaltende Mangrovenrinde durch Schwarze zubereiten; auch Baumwollpflanzungen der Eingeborenen finden sich hier; und dort, von den nahen, leise ansteigenden Kokoswaldhügeln aus, soll die Südbahn ihren Ausgangspunkt nehmen. Wird sie bald gebaut? Ist ihre wirtschaftliche Unterlage gut fundiert? Und wird sie diesem vielumstrittenen, alten Kulturboden und seinem Hinterland wieder die alte Größe bringen und dem Mutterland den hoffnungsfrohen Glauben an die Zukunft seiner Kolonien festigen helfen?

Auf dem Rückweg zum Strand fand ich zahlreiche Seemuscheln, die ich als liebe Erinnerung an diese kunstvollen, vielformigen Gaben des Meeres mit an Bord nahm.

Am anderen Morgen in aller Frühe liefen wir nach einer weiteren Sturmnacht glücklich in den gleichfalls großen Hafen von Lindi ein. Dies ist der südlichste Punkt unserer Reise, der genau am 10. Grad südlicher Breite liegt, zwei Tagereisen von der portugiesischen Grenze entfernt.

Die Lage von Lindi ist eine wirklich entzückende: soweit man sieht, alles grün, vielfach Kokosnußwaldungen. Zu beiden Seiten des weit ins Land hineingehenden Hafens, an dessen Ausgang von Südwesten her der Lukulediefluß einmündet, wellen sich die leichten, grünen Hügelwände; die gegen halb 6 Uhr aufgehende Sonne übergießt den weiten Plan mit ihrem Glutfarbenfeuer. Aus dieser freundlich frischen Umrahmung, direkt über die erhöhte Landungsquaimauer herüber, schauen, in Gärten und Alleen eingesponnen, die Missionsstation der Benediktiner, das Geschäftshaus der D.-O.-A.-G. (Deutsch-Ostafrika-Gesellschaft), der Zollschuppen und das Bezirksamt; dahinter breitet sich die Stadt selbst aus.

Uns zu begrüßen standen die Eingeborenen, zumeist in lang herabwallenden weißen Gewändern, dicht gedrängt die Quaimauer entlang; am rechten Flügel, etwas abgesondert, hatten die Araber und Indier in ihrer stolzen Würde und farbenprächtigen Gewandung, zumeist die Silberdolche im Gürtel, Stellung genommen. Von Mund zu Mund ging der uns schon wohlbekannte Eingeborenengruß „Jambo“, und Hand um Hand streckte sich uns entgegen. Und die äußeren Zeichen der Freude über unser Kommen übertrafen hier selbst die kühnste Erwartung. Durch hohe Triumphpforten, durch einen wahren Wald von Fahnen in allen Farben ging unser Zug zunächst zum Bezirksamt, das, wie alle anderen Gebäude der Hafenfront, die mächtigen Fächerpalmzweige in das reizvolle Tiefgrün der Tropen tauchten, aus dem die hellen Mauerwände sonnenvergoldet sich feenhaft schön abhoben.

Das Bezirksamt — die alte Boma — mit seinem großen, kunstvoll gearbeiteten Arabertor und dessen in

Lindi. Strasse am Strand.

altarabischen Lettern eingegrabenen, originellen Türüberschrift: „Wahrlich wir haben für Dich eine weite Oeffnung geschaffen, und sie waren im Gewand eines neuen Volkes" — hat noch den rechten Festungscharakter; ringsherum laufen die hohen, weißen Mauerzinnen mit überraschend schöner Ausschau auf Meer und Wald und Hügelketten. Im großen Hofviereck sind die Polizei-Askaris — eine Kompagnie zu 150 Mann —, lauter stramme Gestalten mit einem P auf dem Uniformärmel zur Unterscheidung von der Militärtruppe, ins Gewehr getreten. In großen Vorratsgewölben sehen wir ganze Bündel von Gewehren, Speeren, Bogen und Pfeilen, und von einem zerstörten Missionsaltar ein Jesuskindchen, lauter Gegenstände, die man im letzten, jetzt nahezu beendeten Aufstande den Eingeborenen abgenommen hat.

Viele Aufständische werden zurzeit noch hier in Gefangenschaft gehalten, die Rädelsführer haben ihre Schuld schon an den Baumästen gebüßt oder sind zur Arbeit verschickt. Ein Hauptschuldiger am Aufstand, dem auch die Ermordung der Missionsschwester Cordula nachgewiesen ist, harrt noch auf die Vollstreckung des der Bestätigung durch das Gouvernement bedürfenden und auf den Tod durch den Strang lautenden Urteils. Es ist ein in den 50er Jahren stehender Mann mit struppigem, schwarzem Vollbart und ganz tierisch-hinterlistigem, duckmäuserigem Gesichtsausdruck. Er nimmt von uns, obwohl wir ihn umstehen, gar keine Notiz. Nur die schweren Verbrecher sind auch an den Füßen gefesselt, im übrigen tragen alle die leichte, um den Hals durch eine Schließe gehende Kette, an der immer sechs bis acht Gefangene in entsprechend großen Zwischenräumen angelegt sind. Diese Art des Zusammenschließens kann im ersten Augenblick Befremden erregen, aber sie ist, wie ich mich persönlich überzeugt habe, keinesfalls unmenschlich und durch die Verhältnisse (große Anzahl Gefangener, Flucht- und Angriffsgefahr, wenig Aufsichtspersonal, gemeinschaft-

liche Arbeit und zumeist im Freien usw.) geboten. Auch die Engländer wenden die Ketten so an. Dabei sind aber unsere Zellenräume luftig, hell und geräumig, die Nahrung entsprechend. Als Aufseher dieser Gefangenentruppe begrüßte ich wieder einen biederen Schwaben, den Unteroffizier der Polizeitruppe Walch aus Kaufbeuren, einen ruhigen, gesetzten Mann, der den ganzen Aufstand mitgemacht und soeben für sein wackeres Verhalten vor dem Feind und im Dienst das Militär-Ehrenzeichen 1. Klasse zur besonderen Auszeichnung empfangen hat. Im Kasernenhof, der ebenso wie der des Bezirksamts hohe, schattenspendende Bäume aufweist, wohnen auch die Askaris mit ihren Familien.

Bei unserem Rundgang durch die Stadt, deren breite mit Korallensteinen gebaute Straßen in Quadraten angelegt sind, fällt uns überall Sauberkeit und Ordnung angenehm auf. Alle Häuschen und Hütten der Eingeborenen und Indier und Araber sind ohne Ausnahme beflaggt und dekoriert; mitten durch die Stadt gehen prächtige, weite Alleen, sorgfältig gepflegt und sauber. Hier besehen wir die geräumige allgemeine Markthalle, wo man uns unter Trommeln einen Willkommgruß bringt, dann einen Verkaufsplatz der Indier und eine Halle zum Verkauf getrockneter Fische, das Postamt, eine Tischlerwerkstätte für die Kommunalschüler. Besonders schön und gesund, ein wirklicher Luftkurort, liegt die Schule auf einem Hügel seitwärts der Stadt in einem Wald von Blüten und Blumen und Gartenanlagen. Die schwarzen Knaben werden hier in den Elementarfächern und in Garten- und Kulturarbeiten von einem jungen schwarzen Hilfslehrer unterrichtet. Am Ausgang der Stadt gegen das Meer fällt uns ein alter Festungsturm ins Auge, und den Meeresstrand entlang führt ein gut gehaltener Promenadenweg.

Man sagt, in Lindi seien die Verhältnisse noch nicht so weit entwickelt wie in den nördlicheren Hafenplätzen. Das trifft in gewissem Sinne schon darum zu, weil eben der Süden um fünf (Tanga) und bzw. drei (Daressalam)



Boma in Lindi.



Strasse in Lindi.

Breitegrade weiter entfernt liegt auf der Dampferverkehrsstraße nach Europa. Daraus dürfte es sich auch erklären daß es hier im Süden noch weniger Ansiedlungen gibt; augenscheinlich fehlt es bislang aber auch an einem entsprechenden Entgegenkommen der Zentralstellen. Nach meinem Dafürhalten dürfte gerade der Süden mit zu den besten Teilen unseres Deutsch-Ostafrika gerechnet werden. Der Bezirk Lindi, dessen derzeitiger Bezirkshauptmann, Herr Everbeck, offenbar das Muster eines kolonialen Verwaltungsbeamten ist, zählt mindestens 250000 Seelen und verfügt über sehr fruchtbare Plateaus von 300—500 m Höhe und, wie mir mitgeteilt wird, über ungeheure Waldbestände. Die Kokospalmenkultur ist hier mit wenig Arbeit eine sehr rentable; die Palme trägt pro Jahr 40—50 Nüsse, und 1000 Nüsse gelten 30 Rupien. Dazu kommt, daß sich die Gegend sehr wohl für Agaven-, und nach den neuesten Veröffentlichungen im „Tropenpflanzer" namentlich wegen der geschlossenen Regenzeit und der dadurch geschaffenen günstigeren Lebensbedingungen für Baumwollenkultur ganz besonders eignet, daß hier noch viele Gebiete frei zum Ankauf sind und kein Arbeitermangel den Plantagenbau stört. Dazu noch ein großes Hinterland, das namentlich für Viehzucht und Getreidebau ausgenutzt werden kann.

Daß im Bezirk „etwas zu holen" ist, erhellt schon aus dem Jahressteuerbetrag von 180 000 Rupien, der hier eingeht. Für die Wohlhabenheit des Bezirks spricht auch die Hüttensteuer mit 6 Rupien pro Haus und Hütte im Stadt- und mit 3 Rupien im Landbezirk. Übrigens hat die Handels- und Plantagengesellschaft Lindi auf einem der Stadt benachbarten Hügel ein Terrain von 2700 *ha* hauptsächlich mit Sisalagaven (Hanf) und auch Baumwolle bepflanzt, und die Kommune Lindi selbst eine stattliche, sehr rentable Kokospalmkultur angelegt, wozu hauptsächlich die unter der umsichtigen Leitung des Bezirksamtmannes entsumpften Niederungen in der Nähe der Stadt benutzt werden. Auch der Sesamölhandel blüht hier; Kamele, in ständigem

Kreisgang und daher auf beiden Augen bebrillt, treiben die zugehörigen Ölmühlen.

Nicht zu vergessen ist auch die erhebliche Getreideausfuhr Lindis. Von hier wird auch die Straße nach Wiedhafen zum Nyassa-See neu angelegt. Bedauerlich ist, daß, wie ich hörte, der Kommune bei Anlage neuer Pflanzungen von den höheren Verwaltungsbehörden hindernd und beschränkend in den Weg getreten wird und daß namentlich für die Hafenverhältnisse (Anbringung von Bojen zum Festmachen der Schiffe gegen den Sturm) und wirtschaftliche Untersuchung der Gegend zu wenig geschieht. Wir haben übrigens auch hier, wie später namentlich im Usambaragebiet noch öfters, die Wunderwirkungen des Tropenklimas mit eigenen Augen gesehen und — geglaubt. Wir sieben Abgeordneten stellten uns um einen Affenbrotbaum, um ihn gemeinsam zu umarmen. Aber es ging nicht, und erst als wir uns den Herrn Bezirksamtmann zur Leihe nahmen, gelang es zur Not. Wir haben es gesehen und sind daher Zeugen, daß selbst starke Baumäste, die man abgehauen und z. B. zur Heckenbildung ohne weiteres in die Erde gesteckt, sehr bald Wurzel fassen und antreiben, daß Rinden, die man zur Papierfabrikation gewissen Baumsorten entnimmt, in ganz kurzer Zeit wieder nach- und zuwachsen. Als man dies im vorigen Jahre einmal im Reichstag behauptete, gab es auf Seite der ungläubigen Thomase ein großes Gelächter. Aber — es ist dem doch so.

Zum Schluß richteten wir unsere Schritte zur Benediktiner-Missionsstation, wohin uns Bischof Spreiter schon vorausgeeilt war. Da ist heute Festtag, hat doch der Oberhirte, der vielgeliebte, heute seinen Einzug gehalten. Ein Bischofsempfang in Deutsch-Ostafrika! Die kleine, zerstreute Gemeinde, zumeist, ja fast ausschließlich arme Schwarze! Und nur ein Pater, freilich Pater Leo Lang von Erkheim, B.-A. Memmingen, der Mann mit dem markanten Kopf, mit dem lang wallenden schwarzen Vollbart, mit der guten Büchse zur Aufstandszeit und dem

zerschossenen, aber glücklich geheilten Arm —, und ein Bruder, der gewandte Sammler und Leiter der „Poliklinik" — und ein armes, kleines Missionshäuschen! Und doch, welche Fahnenmastenallee, welche Ehrenpforten und sinnige, die Feier des Tages deutende Embleme und Bildwerke! Und sind es nicht die teuren Fahnenfarben in Gelb-Weiß, Schwarz-Weiß-Rot und Blau-Weiß, die hier in weiter Ferne lustig und stolz die Grüße der Heimat bringen! Und erst unsere schwarzen Christenbrüder! Wie drängen sie halb schüchtern, doch die Kinderfreude in Armen und Augen, zusammen dem entgegen, der da kommt im Namen des Herrn. Fürwahr, ein rührendes Bild, jedenfalls das eigenartigste und für uns Katholiken das erhebendste, das die Tropen uns schauen ließen. Schweren Herzens nahmen wir Abschied von diesem Bild und all dem Lieben, was innerhalb seines Rahmens uns teuer war.

Noch — nach dieser langstündigen Wanderung — ein gutes Frühstück im schönen Garten der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft, — und dann trägt uns der Dampfer schon heimwärts, gen Norden zu dem 240 Seemeilen entfernten Bagamoyo. Lindi aber, eine der schönsten Perlen unserer Kolonie, wollen wir in guter Erinnerung behalten.

---

8. Bagamoyo — Saadani — Sansibar.

Auf der Rückfahrt von Süden her trafen wir am 3. August vormittags vor B a g a m o y o, der bisherigen Hauptstadt des Landes, ein. Mangels eines Hafens und da die großen Dampfer bei der seichten Rhede nicht ans Land herankommen können, mußten wir ausgebootet werden. Also Ausparkierung in zwei feste Boote, und dann eine eineinhalbstündige Bootsfahrt bei starkem Monsun. Nur der größten Anstrengung und der Rudersicherheit und Ausdauer unserer Schwarzen gelang es, uns, die wir allerdings

recht kleinlaut geworden waren, durch hochwogende Wellen so weit durchzuarbeiten, daß wir dann die letzte kleine Strecke auf Stühlen durch das Niederwasser ans Land getragen werden konnten.

Bagamoyo ist eine Stadt von etwa 10 000 Einwohnern. Bisher namentlich unter indischer und arabischer Kaufmannschaft das eigentliche Handelszentrum und der Ausgangspunkt der großen Karawanenstraße nach dem Innern von Deutsch-Ostafrika, ist Bagamoyo jetzt gegenüber Tanga und Daressalam mangels Hafen und Eisenbahn mehr und mehr ins Hintertreffen gekommen. Immerhin ist Bagamoyos Ausfuhr an Kautschuk, Kopra und namentlich an Elfenbein und vorzüglichem Wachs eine recht erhebliche (D.-O.-A.-G.).

Was hier ausgeführt wird, kommt auf den Markt nach Hamburg. Der Verkehr ins Innere geht auf der Straße nach Morogoro in sechs Tagen mittels Trägerlasten von 70—75 Pfund, die zumeist Lebensmittel, Kleidungsstücke, Perlen usw. enthalten. Und daß in Bagamoyo auch jetzt noch Handel und Wandel blühen, dafür sprechen nicht nur die vielen, sauber gehaltenen Läden und Verkaufsbuden der farbigen Händler, sondern auch die Besetzung des Zollamts mit einem Oberinspektor, fünf Assistenten und zwölf Zolldienern bei einem monatlichen Durchschnittserträgnis der Zölle von 25 000—35 000 Rupien. Im Zollamt hatten wir übrigens Gelegenheit, einen Elefanten - (Elfenbein-) Zahn mit dem respektablen Gewicht von 78 Pfund und einem Werte von 580 Rupien, gleich rund 600 Mk., zu bewundern.

Bagamoyo, das festlich geflaggt hatte, liegt in einem förmlichen Palmenwald; die Stadt hat schön angelegte, breite Straßen; überall, selbst im Negerviertel, herrscht Sauberkeit und Ordnung; durch große Entwässerungsanlagen wurde das ungesunde Stagnieren des Wassers behoben. Auf unserem Rundgange durch die Stadt begrüßten uns insonderheit die arabischen und indischen Händler, alle in



Strasse in Bagamoyo.



Hafen von Tanga.

farbenreichem Gewänderschmuck und auf den zum Teil hochinteressanten, feingeschnittenen Köpfen die reich mit Gold und Silber durchwirkten Turbans. Eine Deputation überreichte uns eine allem Anschein nach nicht von ihnen verfaßte Adresse in deutscher Sprache, worin man uns in echt orientalischer Schläue des „fest verwachsen seins mit Deutschland“ versichert und einige Wünsche (Eisenbahn nach Tabora—Udjidji, Aufhebung der Pestsperre gegen Sansibar und Nichteinführung der vom Gouvernementsrat vorgeschlagenen Buchführung (!) im Handelsgewerbe, Erhaltung der Inderschule usw.) ausgesprochen werden. Wir sagten die Prüfung der Wünsche zu.

Sodann begrüßte uns eine 19 Mann starke Kindermusikkapelle mit flott gespielten Märschen, und in der Karawanserei sahen wir zum ersten Male die kraftvollen Typen der als Arbeiter und Träger wohlbekannten Wanjamwesi und eine ganze Herde hierher zum Verkauf gebrachter Massai-(Schenzi-)Esel, welch letztere hierzulande vielfach zum Reiten, Fahren und Lastenführen verwendet werden. Alsdann ging es oft in halsbrecherisch schneller Eselfahrt unter dem ständigen, markerschütternden Geschrei dieser kleinen Vierbeiner hinaus zu den großartigen, in Kokospalmen angelegten Kommunal- und Missionsschamben. Hier sieht man hochwertige Anlagen, in denen vielfach mit dem Pflug gearbeitet wird; dieses „Kulturelementes“ bedienen sich hier übrigens auch schon Inder und Eingeborene. Die Kokospalme ist bereits im sechsten Jahre nutzbar.

Einen unvergeßlichen Eindruck machte auf uns alle der Besuch der Missionsstation der „Väter vom hl. Herzen Jesu“, dieser ersten und ältesten katholischen Glaubens- und Kulturstätte der deutsch-ostafrikanischen Küste. Eine gewaltige Mangobaumallee führt zum Eingangstor; abseits desselben weidet im frischgrünen Palmwalduntergras die Viehherde der Station, die ob ihrer gut gehaltenen, edlen Rassen allgemeines Erstaunen wachrief. Über dem Ein-

gangstor geht eine Königspalme von ungeheuren Dimensionen in die Höhe. Und rückwärts dehnt sich ein Zier-, Blumen-, Obst- und Gemüsegarten aus in der vollen Farbenpracht und der ganzen Treibhausstimmung der Tropenwelt. Hier sehen wir auch unsere heimischen Obst- und Gemüsesorten in verbesserter Auflage. Apfelsinen- und Mandarinenbäume sind mit goldgelben und grünen Früchten geradezu überschüttet. Vor 34 Jahren ein elendes, Krankheiten und Tod ausspeiendes weites Sumpfgebiet; über hundert Väter und Brüder sind hier der bitteren Kulturarbeit zum Opfer gefallen und ihre Leiber ruhen unter dem Schatten der Palmdächer am Orte ihrer segensreichen Wirksamkeit; heute durch die opferschweren Pflicht- und Liebestaten dieser Kulturpioniere ein Park, gesund und herzerfreuend schön. Am Garteneingang empfangen uns die vier Patres mit den fünf Brüdern. Wie ernst hebt sich der lange, schwarze Habit der Herren ab von all dem frischen Farben- und Blütenleben. Bruder Alexander Binjoin ist als einziger übrig geblieben von den Missionaren, die vor 34 Jahren als Glaubens- und Kulturboten in diese Gegend gekommen. Er ist alt und grau geworden, aber frischen Geistes geblieben. Ein Affenbrotbaum, den er damals gepflanzt, steht heute in vollster Kraft.

Nachdem wir dann noch das Lepraheim der Mission, die hier tätigen großen, deutschen Firmen und das in der alten Gravenreuthschen Festung (boma) untergebrachte Bezirksamt mit dem Denkmal der 1889—1890 im Aufstand gefallenen Unteroffiziere und Gemeine besucht, wurden wir wieder auf demselben gefahrvollen Weg der Einbootung glücklich an Bord, und zwar des Dampfers „General“ der D.-O.-A.-L. gebracht, der an Stelle des nach Bombay abgedampften „Bundesrat“ uns weiter gen Norden führte.

Am 4. August, in früher Morgenstunde — der Wind blies und die Wellen gingen wesentlich höher —, schifften wir uns aus auf dem einzigen und dazu noch kleinen Regierungsdampfer „Rufiyi“, der uns wegen seines geringeren

Tiefganges leichter in die Nähe des Landes bringen konnte. Unser Boot — denn der Regierungsdampfer hatte für uns alle nicht Platz — wurde zunächst ins Schlepptau genommen. Das war eine Fahrt zum Gotterbarmen. Jeden Augenblick fürchtete ich, die hohen Brandungswellen rissen uns in die tobende See; jede entgegenkommende Welle warf unseren Kahn wie eine Nußschale in die Höhe, um ihn im nächsten Moment in der weit geöffneten Tiefe für Augenblicke förmlich verschwinden zu lassen. Und als wir endlich auf den Sand gekommen waren, ging die heillose Trägerarbeit wieder an. Unsere wackeren Schwarzen, 4—6 Mann für einen von uns auf dem „Thronsessel", mußten alle Vorsicht und oft übermenschliche Kraft anwenden, um uns in halbstündigem Marsch, oft bis an den Hals in den Brandungsstoßwellen stehend und gegen diese kämpfend, endlich ans Land zu bringen. Auf dem Rückweg zum Schiff war die Brandung noch stärker, und einer unserer Träger wäre, da die Wellen rasch nacheinander kamen und dem Armen bis zum Mund gingen, nahezu ertrunken, denn er hielt aus, um seine „teure Last" nicht dem Gott Neptun zu opfern. Ich aber habe mir damals geschworen, einen solch gefährlichen Thronsessel, komme was da wolle, nicht mehr zu besteigen. Wir waren also nun glücklich in Saadani, einem von 1600 Eingeborenen, Negern und Indern, sowie von einigen Deutschen bewohnten Örtchen mit schönen, breiten, sauberen Dorfstraßen, angekommen.

Saadani, unter der tüchtigen Führung des Bezirksleiters Wendt, hat sehr bedeutende Baumwollpflanzungen; über 5000 *ha* sind in nächster Nähe des Ortes schon angepflanzt; auch die Eingeborenen beteiligen sich an den Pflanzungen. Hier steht auch schon eine Dampfmaschine, welche Entkernungs- und Reinigungsmaschinen treibt. Zuerst wird das Land in Pacht gegeben mit der Verpflichtung der Rodung und Kultivierung, dann empfängt man das Doppelte von dem, was kultiviert ist, aber nicht über 500 *ha*, zu Eigentum, und zwar hier durchschnittlich um 2 Rupien pro Hektar.

Diese Bestimmung hat den Vorzug, daß sich möglichst viele Leute, insbesondere auch Eingeborene, der Kultur widmen, und daß sogenannte Großgrundbesitzer sich nicht festsetzen können. Außer vier Griechen, deren Baumwollfelder etwa 8 *km* entfernt liegen, hat auch ein Deutscher hier eine sehr schöne Baumwollkultur von 500 *ha*. Einige Tage vor unserer Ankunft hatte er die erste Ernte; Mitte November erfolgt die zweite und im Januar die dritte Pflücke der Baumwollsträucher. Die Arbeiter erhalten pro Monat 9 Rupien Lohn und freie Schlafstelle, Araber und Inder zahlen dagegen nur 6—7 Rupien. Arbeiter sind reichlich vorhanden; die Rodungskosten, je nach der Dichtigkeit des Busches, der Bodenhärte und Wurzelmasse, belaufen sich pro Hektar auf 30—75 Rupien (1 Rupie = 1,33 Mk.). Die Fruchtfolge ist hier Baumwolle, einjähriger Mais, zweijähriger Klee und dann wieder Baumwolle. Eine eben begonnene neue Felderanlage — immer mit Fahrwegen dazwischen — zeigt sehr fetten, kräftigen schwarzen Boden.

Nachdem wir zum Schlusse in der mit 54 schwarzen Kindern besetzten Dorfschule durch ein unisonones „Guten Morgen" und durch ein mit überaus kräftigen, aber reinen Stimmen gesungenes Lied begrüßt worden, ging's zum Dampfer zurück.

In wenigen Stunden erreichen wir die langgestreckte Küste von Sansibar. Die etwa 120 000 Einwohner zählende Stadt mit ihrem hellen Häusermeer, den Kuppeln und Palästen und Kaufhäusern, vielfach in deutschen Farben grüßend, langgestreckt am Meere herunter gelagert, macht über das grünblaue Seewasser hinweg im goldenen Sonnenschein einen feenhaften Eindruck. Die Anfahrt zur See bietet eine unvergleichlich schöne Augenweide. Im Vordergrund liegt der stolze Sultansbau, seitwärts grüßen die graugedeckten Türme der katholischen Kirche.

Nach der offiziellen Begrüßung durch den stellvertretenden deutschen Konsul und Vorstellung der übrigen deutschen Herren besuchen wir zunächst das große Handelshaus von

O'Swald & Co., die einzige deutsche Firma mit Grundbesitz und riesigen Lagerhäusern. (Export vor allem Kokosnußöl und Fette.) Sodann wurde eine Fahrt — die stolzen Wagen mit den reich betreßten Kutschern und eine Anzahl Reittiere hatte uns der Sultan aufmerksamst zur Verfügung gestellt — durch die Stadt mit ihren engen Gassen und den hohen, massiven Häusern, durch das im Norden jenseits sich anschließende Indier- und Araberviertel mit den unzähligen offenen und überbauten Läden und Kaufhallen, dann an dem Negerhüttendorf vorbei, dem Ostufer entlang nach der 9 *km* entfernt gelegenen Sommerresidenz Moera des Sultans von Sansibar gemacht, wohin uns dessen Ministerresident Mr. Raikes, ein Engländer, eingeladen hatte. Diese Fahrt gehört wohl mit zu dem eigenartigsten, was wir auf der Reise zu sehen bekamen. Welche Pracht der Bäume und Sträucher; ungeheure Mangrovenbäume, die im Tropentraumschlaf schattenspendend ihre Zweige bis zur Erde senken, über Hügel und Täler weg immer im Palm- und Mangrovenwald, dazwischen niedliche Naturteiche mit Wasserrosen und Schmarotzerpflanzen und hochblühenden Blumen in ihrer abwechslungsvollen Vielfarbenpracht, reizvolle Durchblicke auf die weite, silberseidene Seefläche und die alten Sultanspaläste und -Gärten, Eingeborenenhütten und -Dörfer mit ihrem vielen, frei herumlaufenden Kleinviehzeug, besonders den Geißen und den in keiner Hütte fehlenden Hennen mit ihrem stolzen Gebieter, durchziehende Karawanen mit ihren zwei- und vierfüßigen Trägern (Kamele, Esel), die tannengerade gewachsenen Eingeborenenfrauen mit ihren Lasten auf dem Kopf in lang herabwallenden, weiten, bald weißen, bald roten, bald schwarzen Gewändern. Dieses stetig wechselnde Farbenwettspiel und darüber die feucht-lauwarme Tropenstimmung — fürwahr, ein märchenhaftes Bild, das einem immer wieder blendend, lockend und traumschön vor Augen tritt. Und dann mitten in diesem lebenstrotzendem Wunderheim eine hochumzäunte Krankenstation: die Väter vom hl.

Geist, unterstützt von Schwestern aus dem Orden der „Kinder Mariä", haben hier ein schönes Heim für Lepra-, Aussatz- und Lungenkranke errichtet, ein neuer Beweis, wie christliche Liebestätigkeit überall einzusetzen versteht.

Dann fahren wir lange Zeit immer auf gut angelegter Chaussee durch einen hochbuschigen Nelkenwald, der, neben Kopra mit 1³/₄ Millionen Rupien, den Haupt- und Weltexportartikel „Gewürznelken" für jährlich 3—5 Millionen Rupien liefert.

Nun sind wir am Ziel: zu beiden Seiten der Straße mitten im Wald eine Wimpeln- und Flaggendekoration, hohe Triumphpforten und sich über die Bäume kreuzende Kränze, daß einem die Augen übergingen. Dementsprechend sinnig war auch die Ausschmückung des sonst einfach gehaltenen, mit einer offenen Vorhalle versehenen einstöckigen Sultanssommersitzes. Ministerresident Raikes, der englische Generalkonsul Mr. Cave, der deutsche Konsul Dr. Brode mit ihren Gemahlinnen und andere Honoratioren hatten sich eingefunden. Tee, Bier und Champagner wurde gereicht und die englischen Herrschaften kamen uns in der freundlichsten, ungezwungensten Weise entgegen, eine Tatsache, die uns auch später, wo wir mehrfach mit englischen Beamten und Offizieren zuzammentrafen, wohltuend berührte. Man hatte uns übrigens den ganzen Reichtum dieser wahren Tropeninsel an all den vielen, schönen Früchten und Landesprodukten durch eine vom Leibtierarzt des Sultans in kunstsinnigem Arrangement zusammengestellte Ausstellung derselben trefflich vor Augen zu führen verstanden.

Ich will bei dieser Gelegenheit nicht eine ohnehin nutzlose Betrachtung über das seinerzeitige englisch-deutsche Tauschgeschäft Sansibar - Helgoland anstellen; aber ich sollte meinen, daß unter den im großen und ganzen gleichen klimatischen und anderen dabei in Betracht kommenden Verhältnissen auf unserem benachbarten, 995 000 □*km* großen afrikanischen Festland nach

und nach sich wohl auch ein gut Teil dieser Sansibar-Herrlichkeiten da und dort dem Boden entlocken lassen werden.

Abends waren wir zum Diner in den prächtigen Räumen des deutschen Klubs versammelt. Man darf dabei rühmend hervorheben den schönen Zusammenschluß der Deutschen, ihre geachtete und bedeutungsvolle Stellung speziell als Großhandelsleute.

Am anderen Morgen (Sonntag) besuchten wir das Haus der Väter vom hl. Geist, woselbst wir außer einem bayerischen Landsmann, dem Bruder Fulbert Heim von Schreckenmantlitz, bekannt und gesucht als Kirchenmaler, den altehrwürdigen Pater Etienne Bauer, der vor 44 Jahren als erster der katholischen Glaubensboten zur deutsch-ostafrikanischen Küste kam und speziell Bagamoyo gründete, der in der Kolonialgeschichte als Freund von Peters und Wißmann viel genannt, ist und im vorigen Jahre von Sr. Majestät dem Deutschen Kaiser durch die Verleihung des Kronenordens 2. Klasse ganz besonders ausgezeichnet wurde, begrüßen durften. Auch das schön eingerichtete, am Strand gelegene und von Schwestern geleitete Krankenhaus mit Kinderheim entging unserem Besuche nicht.

Sodann besorgte man bei den Indern die üblichen Einkäufe in Nilpferdstöcken, Ebenholzschnitzereien, Maltaspitzen, Silber- und Seidensachen usw. Dann fuhren uns die Sultanswagen zum Marstall, unter Führung des Ministerresidenten zum Sultanspalast, zur großen Markthalle mit all ihrem lärmenden Treiben und Drücken, und schließlich nahmen wir auch noch in aller Form die „Wachparade“ ab, die mit allerdings etwas eigenartig „klingendem Spiel“ an uns vorbeizog. Nach dem Frühstück im deutschen Konsulat besuchten wir zunächst auf besondere Einladung das elegant eingerichtete Klublokal der Inder mit dem reich dekorierten, herrlichen Park. Zum Abschied reichte man uns als Andenken reizende Blumensträuße.

Den Schlußstein unseres überaus reichhaltigen Sansibar-Programmes bildete die gemeinsame Nachmittagsfahrt der deutschen Kolonie mittels Extrazugs der von einer amerikanischen (!) Gesellschaft erbauten schmalspurigen Mbubu-Bahn der Ostseite der Insel entlang zur Besichtigung von Plantagen. Interessant war die Rückfahrt, die vielfach mitten durch niederbrennende Busch- und Grashochsteppen ging.

Nach herzlicher Verabschiedung auf unserem Dampfer fuhren wir spät abends nordostwärts wieder der afrikanischen Küste zu.

---

9. Pangani — Buschiri-Hof — Tanga — Ost-Usambara.

In der Nacht vom 5. auf den 6. August fuhren wir mit dem Dampfer „General" in nahezu nördlicher Richtung von Sansibar der deutsch-afrikanischen Küste zu. Unser Besuch galt dem Flußtal des Pangani. Weil größere Dampfer dort wegen der offenen Reede nicht einlaufen können, mußten wir in der See auf den kleinen Dampfer „Martha" der „Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft", der den kleineren Küstenverkehr nach Daressalam, Tanga und anderen Orten und namentlich das Überladen der Frachten auf große Dampfer besorgt, umsteigen. Welch herrlicher Blick bei dem wegen der großen Gefahr des Auflaufens auf die vielen Sandbarren nur langsamen Einfahren! Links vor uns steil ins Wasser fallende Felswände, an denen die Brandungswellen sich hoch aufbäumend abstoßen, während über sie hin landeinwärts das anmutige Frischgrün von Plantagenanlagen, soweit das Auge reicht, und weiter rückwärts freundliche Höhenzüge sich ausdehnen; vor uns der breite Flußeingang; zur Rechten im Vordergrund die reizvoll in der Flußniederung gelegene, in das Grün der Kokospalmwälder eingebettete Ortschaft Pangani mit ihren hellfarbigen,

im Araberstil gebauten Häusern. Weiterhin verliert sich das Flußtal in höher und höher aufsteigende, reich bewaldete Höhenrücken; zu beiden Seiten am Ufer geben die in weitgedehnten Gruppen wartenden Eingeborenen und die farbenschön gewandeten Araber dem Bilde Lebhaftigkeit und Leben.

Ohne zunächst Pangani, den Sitz des Bezirksamts und früheren Hauptplatz des Handels und speziell des Sklavenhandels — hier brach auch der Araberaufstand 1887/88 aus —, zu besuchen, setzten wir auf Kähnen nach dem am rechten Panganiufer gelegenen alten Sklavendorfe Bueni über, um von dort aus die große Plantage Kikogwe der D.-O. A.-G. zu besuchen. Eine mächtige, nicht auf Schienen laufende Dampffeldbahn — die Maschine mit ihren riesigen breiten Rädern ist von der Firma Fauler in Augsburg geliefert — führt unsere zwei notdürftig für Personenverkehr hergerichteten Lastwagen auf mitunter recht wackeligem Weg stark pustend und wiederholt aus großen Wasserfässern Stärkung schöpfend, bei teilweise sehr erheblicher Steigung zum Plantagen-Hochplateau mit seiner prächtigen Meerfernsicht.

Welch eine Entwicklung hat die im Jahre 1887 angelegte Plantage mit einem Besitz von 7500 *ha*, von denen bis jetzt 1200 *ha* in Sisalagaven angelegt sind, genommen! 1892 geschah die erste Pflanzung mit 2000 Stück, und jetzt sind es mehrere Millionen Pflanzen. Gegen 1000 schwarze Arbeiter werden hier zurzeit beschäftigt, 800 weitere wurden noch erwartet. Die Sisalagave ist eine ausgezeichnete Faserstoffpflanze, die hochwertigen, äußerst haltbaren Hanf liefert. Sie wird in Reihen gepflanzt und nach zwei Jahren schon abgeerntet, und zwar so, daß, weil die jüngeren Stengeltriebe das ganze Jahr durch fortwachsen, eine Pflanzung während dieser Zeit fortgesetzt abgeerntet werden kann. Wird schließlich der Blütenstengel der alten Pflanze abgeschlagen, so treibt diese von selbst wieder den neuen nach. Bei der Abarbeitung werden einfache Schienengleise gelegt, auf denen die Erntewagen ihre Ladung zur Entfaserungs-

maschine führen, wo die grünen Weichteile des Blattstengels weggequetscht werden. Die langen Faserstoffe werden dann gewaschen, in der Sonne getrocknet, und der schöne, silberhelle Hanf ist fertig. Welchen Wert diese Pflanzungen repräsentieren, erhellt aus der uns mitgeteilten Tatsache, daß eine Pflanze einem Reinwert von 33 Pfennig entspricht. Nach den neuesten Aufstellungen und ohne Berechnung einer schon im dritten Jahre zu erwartenden Vorernte zu 100 Tonnen ergibt sich bei einem Areal von 1000 *ha* bereits im vierten Jahre eine 11,5 prozentige, im fünften Jahre schon eine 25 prozentige Verzinsung des Anlagekapitals als Reingewinn. Die Hanfausfuhr in Pangani wuchs übrigens von 324 000 Mk. im Jahre 1903 auf 882 868 Mk. im Jahre 1905; pro 1906 erwartet man über eine Milion.

Wir kehren nun aus diesem Meer von Agavenwäldern zum Fluß zurück und zu unserem Dampfer, der uns flußaufwärts nach Buschiri-Hof bringen soll. Leider kamen wir nur einige hundert Meter weit, denn wir blieben infolge der zunehmenden Ebbe auf dem Sand sitzen. Schnell wurden drei Boote, von Schwarzen bedient, flott gemacht, und nun ruderten wir $1^1/_4$ Stunden den Strom hinauf.

Fürwahr, eine köstliche Fahrt. Ruhig fließen die blaugrauen Wasser zwischen den sich ineinander schiebenden Bergwänden durch, an denen hinauf dunkle Hochwaldbestände lehnen, während die flacheren Ufer von hohem Mangrovengebüsch eingefaßt sind. Die Ebbe hat dessen dichtes, dunkles Wurzelwerk bloßgelegt und meterhoch schaut es aus wasserverlorenem Erdreich. Auf abgeholzten Hochplätzen haben die Eingeborenen ihre aussichtsschönen Hütten gebaut. Die Tropensonne brennt heiß herunter vom wolkenreinen Firmament, und nur die Bergwände oder im nahen Vorbeifahren das hohe Uferbuschwerk spenden spärlich Schatten. An den Flußwindungen reißen die tiefen Wasser strömende Wellen, während über das breite Rinnsal hinüber die rötlichen Sandbankfelder durchfärben. Kein Getier läßt sich sehen oder hören in dieser Mittagsstille;



Pangani - Tal. Sisal - Agaven - Pflanzung.



Pangani - Tal. Trocknen der Sisal - Agaven - Fasern. (Hanf - Art.)

nur ein langbeiniger Kuhreiher in ganz weißem Gewand späht auf seiner Sandinsel unverwandt nach den scheuen Fischlein, während an den wasserfreien Uferstellen Wasserkröten sich scheu verkriechen und Schneckentiere im Sande ihre Gänge ziehen. Doch die Boote bringen Leben in diese Einsamkeit. Zuerst singen die fröhlichen schwarzen Ruderer ihre eigenartigen, ziemlich gleichförmigen, eintönigen Lieder. Beim Singen geht ja auch ihnen die immerhin harte Arbeit leichter von der Hand. Dabei singen sich die Kerls mehr und mehr ins Wettrudern hinein. Wir sind die ersten; aber im Eifer des mächtigen, kräftigen Ausholens fahren wir in aller Force auf eine Sandbank fest. Kein Abstoßen hilft. Im Nu sind die Schwarzen im Wasser und heben das Boot wieder hinein. Das nächste, zudem reichlicher bemannte Boot ist uns auf den Fersen. Jede Bewegung des Gegners scharf im Auge behaltend, setzen sie jetzt, bei jedem Ruderschlag sich gleichmäßig erhebend und gegen die Querleisten stemmend, mit allen Kräften ein. Einer singt dabei mit lauter und immer lauter und höher werdenden Stimme vor, während die anderen in ständig gleichem, näselndem Ton antworten. Ist ein kleiner Erfolg erzielt, dann wiehert der Vorruderer vor Freude wie ein Pferd, oder man spottet die Nachkommenden durch allerlei Geberden, Handbewegungen und dergleichen aus. So geht es fort, wohl eine Stunde lang. Die Kerls singen, schreien und rudern sich in eine Aufregung hinein, daß man Verrücktheit annehmen möchte.

Endlich nach $1^1/_4$stündigem, ununterbrochenem angestrengtestem Rudern — der Vorsänger war inzwischen längst heiser geworden, ebenso wie der, der ihn ablöste — kamen wir als erste ans Ziel. Dies und ein besonderes Trinkgeld, das übrigens in ganz Deutsch-Ostafrika sonst durchaus unbekannt ist, versetzte unsere Leute in eine geradezu kindische Freude.

Die Plantage Buschiri-Hof der Deutschen Agaven-Gesellschaft betreibt die Kultur und Verarbeitung der Sisal-

agave bei einem Areal von 6000 *ha* im großen. Unten am Flußufer liegt die mit den modernsten Maschinen eingerichtete „Fabrik“. Der ganze Betrieb erfolgt unter Aufsicht deutscher Beamter durch Eingeborene, die sich hierzu, wie uns auch in Kikogwe versichert wurde, gut verwenden lassen. Elektrische Akkumulatoren versehen sämtliche Räume mit der erforderlichen Beleuchtung. Hoch oben auf der Bergwand liegen die im Villenstil, aber massiv gebauten Wohnhäuser der Beamten mit einem einzig-schönen Weitblick über Flußtal und Waldhänge bis hinaus zum Meer. Die Verbindung zwischen Fabrik, Wohnhäusern und dem dahinter weithin sich ausdehnenden Hochplateau mit seinen kaum übersehbaren, auf den ersten Augenblick unseren Weinbergen täuschend ähnlich sehenden Agavenkulturen stellt in ebenso praktischer als einfacher Weise eine mit Holz aus dem nahen Urwald geheizte Dampffeldbahn her, die bei Erklimmung der Höhe sich eine Steigung von 1:25, an einzelnen Stellen von 1:20 leistet. —

Es werden von der Gesellschaft 900—1100 farbige Arbeiter mit einem Monatslohn von 12—14 Rupien für Männer, 11 Rupien für Frauen und 7—9 Rupien für die Jugendlichen, die übrigens alle in der Nähe wohnen, beschäftigt. Mit welchem Gewinne die Gesellschaft rechnen wird, kann man daraus ersehen, daß bei dem dermaligen Hamburger Marktpreis von 805 Mk. pro Tonne Hanf die Herstellungskosten sich für dieselbe mit 300—350 Mk. berechnen. — Nachdem wir auf der hohen Terrasse der Direktorwohnung nicht nur die umfassende Fernsicht, sondern auch köstliche Erfrischung, darunter auch das schon unter dem Aequator bekannte und beliebte süddeutsche Nationalgericht „Kraut und Knöchle“ genossen, führte uns die Bahn zum Fluß zurück, von wo aus die inzwischen fluthoch gewordene „Martha“ uns gegen Abend über Pangani nach T a n g a brachte.

Von hier aus traten wir am andern Morgen (7. August) die achttägige Reise in das U s a m b a r a g e b i e t an.

Dieser, durch den von Nord nach Süd gehenden und in den Pangani mündenden Luengerafluß in die Hochlandschaften Ost- und Westusambara geteilte, in der Nordostecke der Kolonie gelegene und wegen seines für Europäer ganz hervorragend gesunden Klimas (Berglandhöhen von 1000 bis 2000 *m*) bekannte und gesuchte Landstrich ist schon sehr weit in Kultur genommen. Die zu diesem hochbedeutenden Wirtschaftsgebiet nunmehr in einer Länge von 129 *km* von Tanga bis Mombo führende Eisenbahn, die erste ihres Zeichens für Deutsch-Ostafrika, beginnt nach den ausgegebenen tatsächlichen Unterlagen mit ihrer Verlängerung bis Mombo eine sichere Rente abzuwerfen.

In aller Frühe versammeln wir uns am schön gelegenen Bahnhof in Tanga. Ein überaus reges Treiben zeigt sich dort. Kettengefangene schleppen Koffer und Traglasten aller Art herbei. Hier ein Zug Polizeiaskaris in feldmarschmäßiger Ausrüstung mit Fahne und Signalbläser, an ihrer Spitze der zuständige Bezirksamtmann von Tanga, der diese Gelegenheit zu einer safari (Inspektionsreise) in seinen, von uns zu besuchenden Bezirk benutzt, dort eine Anzahl Reittiere (Esel und Maultiere), die zu unserer Verfügung einparkiert werden, da ein buntes Durcheinander von Schwarzen, die, Männer, Frauen und Kinder, uns teils per Bahn begleiten, teils als lebhafte Interessenten dem für sie ganz besonders anziehenden Schauspiel der Abfahrt des Zuges anwohnen wollen.

Der aus etwa 10—12 Wagen, darunter zwei sehr komfortabel eingerichtete Durchgangssalonwagen, bestehende Train führt außer Güterwagen noch solche II. Klasse für Europäer (mit Abschlußdach, Einzelcoupés und Bänken) und solche III. Klasse für Eingeborene (offene Wagen ohne Dachung). Die letzteren sind, eine Wahrnehmung, die man bei allen afrikanischen Trains machen kann, bei der überaus großen Vorliebe der Eingeborenen für Eisenbahnfahrten, geradezu überfüllt.

Unter allgemeinem Jubel, an dem sich die Schwarzen ganz besonders lebhaft beteiligen, verläßt der Zug die Station. Wir fahren heute 44 *km* bis Station Tengeni, um von dort aus das Landwirtschaftlich-biologische Institut Amani zu besuchen.

Im Gegensatz zu der im Bau begriffenen Bahnstrecke Daressalam-Morogoro fällt hier alsbald die fertigere Kultur auf. Zu beiden Seiten der Bahn Anbau in großen Flächen, bald Kulturen der Eingeborenen in Reis, Mohogo (eßbares Knollengewächs der Schwarzen), bald Zuckerrohr- und Agavenplantagen. Ein sehr ausgiebiger Kalksteinbruch soll demnächst zur Gewinnung von Kalk und Zement fabrikmäßig ausgenützt werden. Die Forstverwaltung hat hier vielversprechende Pflanzungen mit Teak- oder Eisenholz gemacht, das durch große Härte sich auszeichnet. Bei einer 80jährigen Umtriebszeit sollen hier 600 *ha* mit dieser Holzart in Kultur genommen werden. Dort gehen die riesenstämmigen Affenbrotbäume in die Höhe, von deren Rinde der innere faserhaltige Teil sich ganz besonders zur Papierfabrikation eignet, während man im Süden, und namentlich im Seengebiet, aus diesen Rindenfasern schöne, leichte Stoffe zur Bekleidung der Eingeborenen herstellt. Und trotz der Entrindung dieser Bäume wachsen diese Faserteile — eines der mannigfachen Wunder der Tropenwelt — wieder nach und zusammen, so daß in etwa 8—9 Jahren diese Entrindungsprozedur, die selbstverständlich keine totale ist, wiederholt werden kann.

Hier bemerken wir Kautschuk-, dort Kaffeebaumpflanzungen. Bei Station Ngomeni, die schon 180 *m* über dem Meere liegt, sehen wir in der Ferne die mächtigen, blauen Berge von Ost-Usambara, unser nächstes Reiseziel, aus der Ebene aufsteigen. Hier große Maisfelder der Eingeborenenreservate, und dort, wo noch nicht gerodet, undurchdringlicher Busch, aber durchweg in frischem Saftgrün, dazwischen wildwachsende Rizinusbäumchen, meter-

hoch gehende Blumen in schmelzenden Farben und darüber gesponnen dichtes Schlinggewächs.

Trotz der brennenden Mittagssonne weht frischer Wind uns angenehme Kühle zu. Bis in die Nähe der Station Muhesa ist alles Land zu beiden Seiten der Bahn vergeben und fast durchweg auch schon angepflanzt, Kulturanlagen, die nahezu alle erst mit dem Bau der Eisenbahn in die Erscheinung traten. —

Am Bahnhof Muhesa machen wir zur Besichtigung von Kulturen etwas längeren Halt. Riesiges Leben am Bahnhof. Ein entgegenkommender Zug bringt nicht nur massenhaft Eingeborene, sondern auch eine Anzahl in der Umgebung domizilierender weißer Ansiedler und Plantagenbesitzer, die uns begrüßen, beziehungsweise sich uns anschließen wollen. Zahlreiche Schwarze aus den nächsten Dörfern, darunter ein mit Perlenreihen und Silberschnüren reich geschmückter weiblicher Ortsvorsteher (Jumbe), machen ihre Freude ob unseres Erscheinens durch lebhafte Zurufe kund.

Zunächst der Bahn liegen Zuckerfabrik und Kautschukplantage Z s c h ä t z s c h. Aus dem namentlich auch von den Eingeborenen viel gebauten Zuckerrohr wird hier der dickflüssige süße Saft in große Eisenschalen gepreßt und bis zur Verdampfung des Wassers erhitzt. Der ganz rotbraun aussehende Zucker soll sehr hoch im Preise stehen, wird übrigens auch zur Rumbereitung verwendet.

Die große Kautschukwaldanlage, durchschnittlich Bäume bis zu 5 *m* Höhe und nur in der Baumkrone Äste und Blätter aufweisend, erregt unser besonderes Interesse. Alle Teile des Baumes, vom Stamm bis in die äußersten Blätter, geben beim Anreißen den weißen, zuerst dünnfließenden, milchigen, dann sofort klebrig und harzig werdenden Saft von sich. Zur Gewinnung des Saftes wird die Rinde in einem entsprechenden Umkreis vielfach durch leichte Messerstiche verletzt, die auslaufenden Stellen sofort zum Kondensieren der Milch mit dem Saft einer Zitrone überschmiert, die stockende Masse durch fortlaufendes An-

drücken der Saftflußstellen von einem Baum zum anderen zu Ballen geformt, die Ballen schließlich gewaschen, und 40 Prozent reiner Kautschuk pro Ballen ist das leicht erzielte Resultat. Hier wird täglich ein Zentner Kautschuk im Werte von 350 Mk. produziert, die kleinere Hälfte davon verbleibt als Reinertrag. Die Neu- und Nachpflanzungen erfolgen übrigens sehr leicht durch Versetzen der jungen Pflanzen, die ohne weiteres aus dem herabfallenden Samen im Mutterwald aufgehen. Wie produktiv hier der Boden ist, zeigen uns auch die Anpflanzungen mit Liberiakaffee und die herrlichen, rot blühenden, wild wachsenden Ananaspflanzen mit ihrer köstlichen Frucht. —

In schneller Fahrt gelangen wir dann über einen 26 *m* hohen Damm zur Station Tengeni. Hier verlassen wir die „Hauptlinie", um mit der von der „Sigi-Exportgesellschaft" auf eigene Kosten zu bauenden und bis Kilometer 12 schon fertiggestellten „Sigibahn" die Exkursion nach den im Norden der Bahn aufsteigenden Waldbergen von Ost-Usambara anzutreten.

War das ein Leben und Treiben in dieser Einsamkeit, bis alles, Menschen und Tiere, Zelte, Tragstühle, Schlafstellen, Koch- und Geschirrkisten und ein ganzer Waggon Koffer glücklich unter Dach und Fach gebracht waren.

Und welch unvergeßliche Bilder mit ständig wechselnder Staffage tat uns diese eineinhalbstündige Bahnfahrt durch Wald und Berge auf! Bald stürmt die Lokomotive in lautem Ächzen und starken Windungen bei einer Steigung von 1 : 18 hinan; riesige Durchstiche und mächtige Felssprengungen (an einer Stelle 26 000 *qm* Sprengungen auf 2 km) machen die Bahn frei; hier steigen die Felswandmassive senkrecht bis in die höchste Baumriesenhöhe, dort ein Hochdamm über Talsenkungen, dann starkes Gefäll und da eine Spitzkehre.

Und diese Hochwaldvegetation, in stetem Wechsel mit Fruchtbäumen. Hier die hohe hellrindige Steppenpappel



Usambara - Eisenbahn. Bananenverkauf



Karawane in den Usambara - Bergen.

im dunkelgrünen Unterholz, dort der stolze, ganz vereinzelt stehende glattrindige Mwulebaum (bekannt durch sein sehr hartes Holz) in einem Durchmesser von 1 *m*; dazwischen völlige Bananenhaine, mit Früchten beladen, und die wildwachsenden Apfelsinenbäume, deren rotgelbe Äpfel weithin glänzen und alles mit ihrem lieblichen Geruch erfüllen. Dazwischen wieder wunderbar groß blühende Blumen in ihrer ganzen Farbenfrische. Und in all diese Berg- und Buschwaldeinsamkeit große Kokospalmwälder und strohgedeckte Negerdorfhütten hineingestreut. Und hinter meterhohem Busch und Gras huschen und lugen die neugierigen schwarzen Waldmenschen.

Und welch' großartige Blicke in diese Waldidyllen und das träumerisch schöne Rauchblau der Berghänge und der dunklen, wasserbelebten Waldtäler. Fürwahr Partien von so erhebender Naturschönheit und zauberhafter Stimmung, wie sie unsere weltbesuchten heimischen Berge auch nicht schöner aufweisen können.

Schon heute darf man getrost behaupten, daß diese aus privaten Mitteln zunächst zur Erschließung und Verwertung des umfangreichen Waldgebietes von der Sigi-Gesellschaft zu erbauende Bahn mit ihrer bis Anfang Dezember d. J. in Aussicht genommenen Vollendung sich unseren schönsten Gebirgsbahnen ebenbürtig zur Seite stellen wird.

Eine sonderbare Bahnfahrtidylle soll aber hier auch nicht unerwähnt bleiben. Unsere Zuglokomotive wurde natürlich nicht mit Braunkohle, sondern mit Holz aus dem nahen Wald geheizt. Bei den hohen Steigungen hatte sie nun nicht nur viel Durst, der fort und fort durch Zutragen von Wasser aus den vielen kleinen Bächen und Wassertümpeln gestillt werden mußte, sondern sie benötigte auch recht häufig fester Nahrung. Die rasche Verarbeitung der letzteren hatte aber die wenig erfreuliche Folge, daß uns die keuchende und pustende Maschine fortgesetzt mit einem förmlichen Flugfunkenfeuer überschüttete. Die

armen Schwarzen auf der offenen Plattform wehrten sich dagegen, indem sie, wie von allen Teufeln gehetzt, um sich schlugen. Bald brannte es im offenen Koffer-, bald selbst in unserem „Salonwagen“, und gar mancher von uns drohte, ohne es zu bemerken, in Feuer aufzugehen. Die Bagagewagen mußten schließlich durch Auflegen dichter Schichten Bananenblätter „feuerfest“ gemacht werden.

Bei Kilometer 12 wurde endlich ausgestiegen. Hunderte von Eingeborenen empfangen uns mitten in dieser Urwaldeinsamkeit mit ihrem lauten „Jambo Bana“. Freudig pfeifend, schreiend und singend helfen sie die Umparkierung der vielen Lasten auf ihre eigene Schulter besorgen. Etwa 150 Träger zogen dann, jeder seine schwere „Ladung“ schlank und flink auf Kopf oder Achsel tragend und einer genau hinter dem andern gehend, dem Waldesdunkel zu.

Wir selbst — und es galt noch lange Stunden zu marschieren — nahmen zunächst an einem schnell improvisierten kalten Büfett ein erfrischendes Frühstück. Unten über Damm und Brücke marschieren in langer, lebendiger Kolonne die Träger vorbei, zu unseren Füßen rauschen die schattengrünen Wasser des Kihukue-Flusses, aus den nahen Negerdörfern hört man die in keiner Hütte fehlenden Gockel schreien, und aus weiter Waldesstille klingen in wechselndem Einzelgesang die metallenen Flötentöne, das musikalische Frage- und Antwortspiel unsichtbarer Meistersänger.

Auch wir brechen bald auf. Denn im hoch sich schließenden Urwald dunkelt es schnell, wenn die Sonnenstrahlen seitwärts kommen. Wir marschieren einige Stunden, abwechselnd bald auf dem halbfertigen Bahnkörper, bald auf Fußpfaden, die sich zwischen hohen Granitblöcken durchzwingen oder von ihrer Höhe aus in schwindelnde Tiefe schauen lassen. Hunderte von Schwarzen, mit denen allein die ganze Arbeit auch hier wieder gemacht wird, schleppen auf ihren Köpfen in kleinen Körben jedes Fleckchen Erde hier fort, um es dort aufzuwerfen. Es sind die prächtigen Ge-

stalten der arbeitsfreudigen Wanjamwesi, Männer und Weiber, Alte und Junge und Kinder.

Gegen Sonnenuntergang traf unser ganz aufgelöster Zug auf dem von der „Sigi-Exportgesellschaft“ angelegten Holzsägewerk, in einem waldgrünen Bergtal am Zusammenfluß des Sigi- und Kwamkujo-Flusses herrlich gelegen, ein. Am Wasser unten die Sägemühle, an den Berghängen die netten Beamtenwohnungen, um die herum die weißen und die roten Rosen ihr blühendes Duftgehege ziehen, weiter oben die Strohhütten der Eingeborenen, eine Berg- und Waldidylle von seltener Schönheit.

Den Waldreichtum zu erschließen und zu verwerten, hat die genannte Gesellschaft das Hochwaldholz, darunter viel starkes, schlank, glatt und hoch hinauf ohne Ast gewachsenes Eben-, Zedern-, Mahagoni-, Mbuleholz, — den Festmeter zu 10 Pf. —, gekauft.

Hier traf ich auch wieder liebe Landsleute, und zwar Herrn Wellhöfer, stellvertretender Direktor, und Herrn F. W. Bayer, Ingenieur, ersterer aus Heidingsfeld, letzterer samt Frau aus Landshut.

Schon breiteten sich die Schatten der Dämmerung über Tal und Wald, als ich Abschied nahm. Die ganze Kolonne war im Wald verschwunden, als ich allein meinen Eilmarsch nach dem noch 1½ Stunden entfernt über 1000 *m* hoch gelegenen Amani antrat. Da steht ein kleiner Esel mit seinem Askarihüter am Weg. Ich frage nicht lange, auf wen sie warten; kurz entschlossen werf ich mich in den Sattel. Das Reiten werd ich schon lernen. In ständigen Serpentinen geht es über 600 m in die Höhe. Der Weg ist gut gerichtet und hat Fuhrwerksbreite. Durch den dunklen Wald hallen gleich Orgeltönen die mächtigen Chorlieder der Vögel, dazwischen treiben die Grillen ihr gleichmäßiges Summen und unzählige Leuchtkäfer und Glühwürmchen ihr Feuerzauberspiel. Schweigend, traumverloren, geht's so lange aufwärts. Endlich kommen uns von oben Schwarze mit Laternen entgegen.

Vor dem Negerdorf in der Höhe begrüßen uns mit Fahne, Trommeln und „Lebe hoch“-Rufen die heute von ihrem Hirsebier (Pombe) etwas angeheiterten Schwarzen in voller Kriegsrüstung. Dann sind wir oben. Nach so langer Wanderung tut uns das Umkleiden in prächtigem Gastzimmer wohl. Abends gaben uns die Beamten des Instituts Amani nebst ihren Damen einen durch die exquisiten Spenden des Büfetts und vielleicht noch mehr durch zwanglose Unterhaltung und aufklärenden Gedankenaustausch sich auszeichnenden Abend. Lange noch, bis in die tiefe Nacht hinein, hörte man die Tanztrommel (Goma) der Schwarzen, ihr Singen und ihr Hochrufen „Hoch lebe Se. Maj. der deutsche Kaiser Wilhelm“.

Amani ist eine mit staatlichen Mitteln gegründete und unterhaltene, von Männern der Wissenschaft und der Praxis geleitete Station zur Untersuchung und wissenschaftlichen Bestimmung der einheimischen Pflanzenwelt, deren Lebensbedingungen und praktische Verwendbarkeit, zur wissenschaftlich-praktischen Erprobung, inwieweit außerafrikanische Kulturpflanzen sich zur erfolgreichen Einführung in unserer Kolonie eignen, und damit schließlich zur geistigen und praktischen Führung und Beratung der Kolonisten und Eingeborenen selbst auf all diesen Gebieten.

Auf unserem mehrstündigen Rundgang durch die weit ausgedehnten, mit guten, breiten Wegen versehenen, einem großen botanischen Garten gleichenden, mitten im Urwald sich auftuenden Anlagen mit all den Versuchspflanzungen, Laboratorien, wissenschaftlichen Sammlungen, Blumen-, Obst- und Gemüsegärtnerei, eigener Trinkwasserleitung u. a. m. konnte man wahrnehmen, was hier trotz erst vierjährigen Bestandes das Institut in ständiger Verbindung von Wissenschaft und Praxis Großes und Erfolgreiches mit verhältnismäßig geringen Mitteln geleistet. Besonders erwähnt seien nur noch die großen Chinin- und Kokainpflanzungen mit ihrer medikamentalen Bedeutung (namentlich gegenüber der ausländischen Monopolzucht dieser Heilpflanzen), die



Negerdorf in Amani. Ost-Usambara Berge.

eingehenden Versuche mit den verschiedensten Kaffeesorten, das Studium über Bestimmung und Verwendung der ins Ungemessene gehenden Holzarten unseres unergründlichen Urwaldreichtums. Fürwahr, hier scheinen die Wunderpflanzen der Tropenwelt dem Beschauer in e i n e m Bilde vor Augen zu treten.

Von dem nahegelegenen Bomoleberg (1110 *m* hoch) mit seinen mächtigen Steinwandplatten hat man einen unbeschreiblich schönen Ausblick auf Amani mit seinen ziegelrot gedeckten Einzelhäusern, seine Anlagen mit den sich durchwindenden rotsandgestreuten Wegen, auf den weitum in der Runde sich dehnenden dunklen Urwald mit seinen eingebetteten lichtgrünen Plantagenanlagen und zwischen den vielen Bergwandöffnungen durch gen Osten auf die silberglänzende, weite Meeresfläche. —

Vor unserer Verabschiedung begrüßten uns noch die aus der Umgebung zusammenberufenen Eingeborenen-Dorfältesten, die Jumben und Akiden des Bezirkes. In gewandtem Suaheli schilderte der uns begleitende Bezirksamtmann den bedächtig horchenden „Herren Bürgermeistern" die Bedeutung Deutschlands, seiner gesetzgebenden Faktoren und speziell des Reichstags, den sie „dreimal hoch" leben ließen. Einem weiteren Redner gaben sie dann durch jeweiliges Kopfnicken das Versprechen, sie wollten „ihrer Arbeit gut nachgehen, ihre Steuern zahlen und im Frieden des Landes froh und glücklich sein und in Ruhe an ihren Sitzen bleiben."

Nachmittags, nach herzlicher Verabschiedung von Amani und dessen liebenswürdigen Gastfreunden, zog unsere weitgedehnte Kolonne, zumeist auf breiten Fußsteigen und größtenteils bergab, zur Kaffeeplantage Q w a m k o r o (beim „Jumben", der früher dort gewohnt hat) des Prinzen Albrecht von Preußen.

Einen Weg von drei Stunden hatten wir dahin zurückzulegen. Er führte durch lauter Urwaldeinsamkeit, die um so stimmungsvoller wirkte, je mehr sich

Höhe, dazwischen ragen die frischgrünblätterigen langen Bogenarme der früchtereichen Bananen heraus. Da und dort wie aus weiter Ferne tönen die kurzen, aber energisch kraftvollen Rufe der unsichtbaren Vogelsänger durch den Waldesfrieden und die süßwarmfeuchte Treibhausluft. Und welch ein Leben und Sterben und Verderben daneben auf Schritt und Tritt. Ein Kampf auf Leben und Tod zwischen Baumriesen und zwerghaftem Schlinggewächs. Einem großen Spinnwebnetz ähnlich umgarnen die langen, lebendigen Seile der Lianen die stärksten Stämme bis hoch hinauf in die Wipfel. Auf jedem Astausgang setzen sie dem Urwaldriesen eine schleichende, schlängelnde Anhaltestelle ins Genick; hier finden sie mit anderen Schmarotzerpflanzen neue Nahrung zum Aufwärtsstreben. Vom Gipfel geht es dann über die Außenäste hindurch und hinunter. So eingesponnen und eingeseilt, licht- und luftlos gemacht, erstirbt ihm Kraft und Saft. Dürr, ausgehöhlt und ausgefault bis zur Rinde ragen mitten in solch gewaltigem Lebens- und Werdegang der Natur diese Baumleichenkolosse in die Höhe, wenn nicht schon Wind und Wetter sie, im Todessturz mit ihrem Wurzelwerk alles erdrückend, mitten in diese prangende Pracht und Macht zu Boden geworfen, um dann in ihrem weiten Innenhohlraum den Tieren des Waldes oder den vorüberziehenden Saffaries (Reisenden) zu Rast und Wetterschutz ausreichenden Aufenthalt zu bieten.

Und doch wieder, welch neue, frische Pflanzenarbeit hebt jetzt an, wo dieses Todesstürzen dem Licht und der Sonne freiere Bahn geschaffen! Eine Blütenpracht, ein Farbenschmelz, ein Blumenflor und ein saftiges Grün bis hinauf in die zu höchst hereinhängenden Zweige von dieser Stätte faulender Todesarbeit. Nicht nur unten, wo der Gangsteig sich durch Strauchwerk und Busch durchwindet, nicht allein den erfrischenden Bachläufen zur Seite und sie überdachend, nein, an den Lianenseilen hinaufkletternd und von den Astansatzstellen, wohin Wind und Wildgevögel den Samen

getragen, herabhängend, ergötzen Farbenspiel und würzige Düfte des Wanderers Sinne.

Und mitten durch diesen weiten Waldfrieden in langgedehnten Zickzacklinien zieht unser Zug, die Träger, die Askaris in ihren verschiedenen, aber immer vokalreichen Mundarten sich lebhaft unterhaltend, bald singend, bald laut schreiend, bald auf ihren eigenartigen Instrumenten tutend und die Vogelstimmen nachahmend; dann zwischen den Blätterdachöffnungen durch im Lichtschein der sporadisch einfallenden Sonnenstrahlen die wechselnden Farbenbilder von den vielgetönten, wallenden Kleidern und Schmuckstücken der Eingeborenen bis zu den blendend weißen Tropenhelmen der Europäer. Fürwahr, so eine Wanderung durch den Urwald ist wohl wert, daß sie, wenn auch reich an Strapazen, gemacht wird.

Wie genügsam sind übrigens unsere Träger, die regelmäßig Tagemärsche lang 35—40 *km* schwere Lasten, zumeist auf dem Kopfe, fortschaffen. Hier im Innern empfangen sie einen Monatslohn von 6—7 Rupien (1 Rupie = $1^1/_3$ Mk.) und dazu einige Heller pro Tag für Verpflegung. Während des eigentlichen Marsches kauen sie auch wildwachsendes Zuckerrohr, ein bekanntes Nahrungs- und Durststillmittel, das ständig zum Verkauf im Zuge mitgetragen wird. Und hat man einmal die Wildpfadspur verloren, so vertritt nicht selten der von der Sonne gebleichte blendend weiße Zuckerrohrauswurf die Stelle des Wegweisers. Erst am Ende des Marsches leistet man sich ein ausgiebiges warmes Mahl von Reis, Hirse, Bohnen usw. und dazu kühlende „Pombe“ (ein etwa bierähnliches, auch berauschendes Gebräu aus Hirse) und daneben Früchte, wie man solche oft wildwachsend vorfindet. —

Nach über dreistündigem Marsche kamen wir aus dem Urwaldgehölz heraus auf freieren Felswandvorsprung, der auf 6—700 m jäh in die Taltiefe stürzt. In langen Windungen soll uns der oft aus dem Felsen gesprengte schmale Reitweg hinabführen.

Welch eigenartiger Blick auf das Land zu unseren Füßen! Zunächst vor uns das weite Alluvialgebiet des Panganiflusses und über dieses hinüber gen Süden die unermeßliche Massaisteppenebene. Noch ist alles weit und breit unter uns in ein gewaltiges Meer von unzähligen, lose zusammenhängenden weißgrauen Nebelwolken getaucht, die erst beim Herunterreiten nach und nach voll verdunsten und uns ein unbeschreiblich großartiges Fernbild aufmachen über die großenteils frischgrüne, vielfach baum- und hügellose Steppe im Süden, während gen Westen über das breite Luengeraflußtal hinüber die träumerisch schönen, blauenden Waldhochberge von West-Usambara sich vor uns auftürmen.

Im Bergabsteigen passieren wir das inmitten ausgedehnter Hochwaldbestände gelegene Sägewerk des Herrn v. Lekow, welches nach einem neueren Bericht jährlich etwa 2000 cbm Whuleholz zu Brettern und Nutzholz (Preis in Tanga 90 Rupien, Gewicht 900 kg und darüber) verarbeitet. Außerdem befinden sich hier in der Nähe der Bahnlinie vielfach Gummi- und Teak-(Eisen-)Holzplantagen. Daneben verspricht der überaus ertragsreiche, fette Alluvialboden des Panganitals hervorragende Aussichten für Reisanlagen.

Endlich sind wir nach nahezu 4½stündigem Marsch in die Ebene herunter zur Bahnstation Mnyussi gekommen, von den Dorfobersten, in weißen Gewändern, feierlich begrüßt. Mächtig brennt die Sonne nieder, und in der Talebene mit ihren mannigfach stagnierenden Wassertümpeln sind wir aus der reinen Hochlandsluft wieder in die Gefahrenzone der Anophelesfliegen, der Träger des Malariafiebers, gelangt. Und zu allem Unglück hat der fahrplanmäßige Zug infolge Maschinendefekts eine dreistündige Verspätung angesagt. Aber auch in der Wildnis versteht man sich zu helfen. Schnell wird ein sogenannter Holzgüterzug requiriert und zusammengestellt, Mensch und Vieh auf offene Wagen einparkiert, und im Fluge gehts

mit dem schönen Blick in das von Norden her einmündende, Ost- und West-Usambara trennende Luengeratal zur nächsten Station Korogwe.

Der ganze Bahnhof ist überfüllt von Eingeborenen und auch Europäer-Pflanzern, die uns erwarten. Hier muß alles aussteigen, Traglasten und Vieh müssen ausgeladen werden, da wir heute noch einen weiten Marsch hinauf nach dem 1100 m hoch am Südosthang der West-Usambaraberge gelegenen Sanatorium Wugiri zurücklegen müssen.

Schnell ist in der „Bahnhofsrestauration“ ein ganz anständiges Mittagsmahl, bei dem wir auch des Rotweins mit künstlichem Wasser nicht entbehren durften, eingenommen, und schon nach zwei Stunden waren Mensch und Vieh wieder gerüstet zu weiterem Schweißvergießen.

Bös brannte uns die glühendheiße Mittagssonne auf den Scheitel, als wir zunächst schattenlos aufwärts drängten. Eine ganz andere Gegend jetzt! Zunächst loses Niederholzgebüsch, dann ein Bergkuppenineinandergeschiebe, ein Bergauf, Bergab; nur wenige Tritte breit schlängelt sich der Fußpfad bald durch Hochgras-Wildnis, bald durch Halbhochbuschwald, in ständigem Wechsel und Serpentinengängen hinauf und hinunter über halsbrecherische Steinplattenwände, über die unser Eselgetier uns, mehr platt liegend als sitzend, aber fest die Zügel haltend, — vorsichtig Fuß um Fuß vorsetzend, hinab und hinaufträgt. Ein einziger Fehltritt, ein Steinausbrechen, ein Ausrutschen auf den glatten Platten, — und Roß und Reiter reißt es unaufhaltsam in die meist senkrecht hinabgehenden, jähen Absturztiefen. Das sind die sogenannten „Schensi“(Eingeborenen)- Wege, die uns aber gegenüber der weitumgehenden Fahrstraße mehrere Stunden ersparen ließen. So haben wir uns endlich, abwechselnd auch die eigenen Füße benutzend, aus dieser wunderbaren Bergkuppen- und Kämmewelt, aus Tälern und Hügeln in mehr als einstündiger Kletterarbeit hinaufgerungen zum heutigen Reiseziel.

Wugiri ist vor einigen Jahren auf Grund der sogenannten Lienhardt-Stiftung als Sanatorium für Beamte, Kaufleute, Kolonisten, Angehörige der Schutztruppe und der Marine usw. gegründet worden. Es besteht nur aus wenigen mauerfesten, massiven Einzelhäusern, die recht geschmackvoll und doch einfach, sei es für Familien-, sei es für Einzelbesuch, eingerichtet und durch wohlgepflegte Wege und Anlagen untereinander und mit dem Haupthause verbunden sind. In dem letzteren wohnt der Anstaltsleiter, ein älterer Schutztruppenarzt, hier befindet sich das Lesezimmer (mit den, wie es scheint, afrika-offiziellen Zeitungen „Münchener Neueste Nachrichten“ und „Tägliche Rundschau“), der gemeinsame Speisesaal mit Küche und weiteren Einzelzimmern. Nebenan liegt das Wirtschaftshaus mit Post- und Telegraphenstation, unter Leitung eines älteren Unteroffiziers.

Das Sanatorium, das im Berichtsjahre 1905/06 von 150 Personen mit 1438 Verpflegungstagen besucht war, erscheint für seine Zwecke hervorragend geeignet gelegen, mitten in idyllischem Mattengrün, zuhöchst auf zuckerhutähnlichen Bergkuppen in reiner, frischer Hochlandsluft, frei, wie alle diese Hochlandsstriche, von jeder Malaria.

Und erst welch entzückende Fernsicht, weit hinein gegen Ost und Süd, hier über alle die kleinen Bergtäler, die vielen Bergkuppeninseln und Querverbindungskämme mit den Eingeborenendörfern und ihren runden, strohgedeckten Hütten, hinunter über die himmelbegrenzte Steppenweite, dort über das breite, flußdurchzogene Luengeratal auf die wellige, waldreiche Hochlandschaft von West-Usambara mit ihren an 1000 *m* hohen, senkrecht ins Tal abstürzenden Felswänden, über die der Veranda des Haupthauses schräg gegenüber die weißen Wasser des Gareiaflusses in die Tiefe stürzen, und dort zwischen den träumerischen Ost-Usambarabergen hindurch hinaus auf die weite, glänzende Meeresfläche bis zum Leuchtturm von Sansibar. Sonnenauf- und Monduntergang mit ihren feenhaften Feuer- und Farbenspielwundern an dieser

Stelle rechne ich wohl zu dem Eindrucksvollsten, was die Tropenwelt uns staunend und ergriffen schauen ließ.

Kolonial- wie Lokalverwaltung sollten übrigens schon aus Ersparnisgründen bestrebt sein, solche Erholungsstationen in der Kolonie selbst auszubauen; denn der Europäer in den Tropenkolonien muß von Zeit zu Zeit im Höhenklima eine sogenannte Blutauffrischungskur durchmachen; dafür wären außer den Usambarabergen im Nordosten die Uluguruberge, zu denen die neue Bahn von Daressalam nach Morogoro (229 km lang) führen wird, und die bis zu 2300 *m* Seehöhe aufsteigenden südlichen Hochlandschaften wohl geeignet. Jetzt müssen jährlich für Erholungsreisen der weißen Beamten nach der Heimat Hunderttausende für jede größere Kolonie verausgabt werden. Wugiri selbst wird in kurzer Zeit mit der Usambarabahn durch eine neugebaute Fahrstraße nach Korogwe mit Automobilverkehr verbunden sein.

Am nächsten Tage besuchten wir von Wugiri aus die etwa zwei Stunden entfernte Plantage Ambangulu der Herren Wilkens und Wiese, die mit einem Besitz von 3000 *ha*, wovon bislang 300 *ha* bepflanzt sind, hauptsächlich Kaffeekultur, daneben solche von Kautschuk, Gerberakazien (Acacia mollissima, deren Rinde mit hohem Tanninsäuregehalt vorzüglichen Gerbstoff liefert) und jetzt auch Sisalagaven betreibt.

Es handelt sich hier um einen fermen Großbetrieb mit eigenem Dampfsägewerk (Horizontalgatter, Saumsäge, Hobel- und Spundmaschine) und große Kaffeebereitungs- (Sortier-, Schwemm-, Entschalungs-, Gärungs-, Trocken-, Dörr-) Anlagen. Von hier aus entwickelt sich auch schon ein ganz respektabler direkter Kaffeeversand nach Deutschland (8 Pfund-Postpaket dahin kostet 2,40 Mk. Porto; die einzelnen Sorten pro Pfund und zwar Perlkaffee 75 Pf., 1. Größe 70 Pf., 2. Größe 65 Pf., im ganzen 8 Pfund alles in allem etwa 9 Mk.). Ein Herr Deininger aus Marktsteft (Mittelfranken) versieht hier die angesehene Stellung eines Wirtschaftsinspektors. Nachdem dann alles Sehenswerte

besichtigt, genossen wir, wie das draußen so schöner Brauch ist, noch einige kurze Stunden die Gastfreundschaft des Herrn Wiese.

Wenn man etwa glauben sollte, man lebe unter dem Äquator gerade bei solchen Gelegenheiten so recht nach Epikuräer Art, so wäre das weit gefehlt. Namentlich in diesen Hochlandschaften hat man unsere Gemüsearten vielfach selbst im Garten und die verschiedenen Fleischlieferanten im eigenen Stall; dazu kommen die köstlichen heimischen Früchte, und auch hier oben zwischen den Bergwänden verstehen die Propfen zu knallen und die Gläser zu klingen. Von der Veranda des 1300 *m* hoch gelegenen Wieseschen Wohnhauses aus, das von Anlagen mit Chininpflanzungen, Zypressen, Thujas, einem Blütengehege von Rosen, Geranien, Phlox usw., Spargel- und Maisbeeten flankiert ist, hat man wohl einen der schönsten Blicke über die eigenartigsten Bergformationen; Hügel um Hügel steigt empor aus den halbkreisförmig nach unten laufenden Tälern, zuletzt das Luengeratal und über diesem die lange Bergkette von Ost-Usambara.

Klar und feurig sinkt die Sonne tiefer, und Tal und Wasserfall und Bergwandrücken vor uns glühen auf, in leuchtend Rot und Gold getaucht. Da stoßen die Gläser freudig, feierlich zusammen: ein Hoch dem Vaterland, den Lieben in der Heimat und Deutsch-Ostafrika, der Perle unserer heimischen Überseeländer. — Und dann ritten wir, etwas vorsichtiger als sonst — hatte man doch die vergangene Nacht in nächster Nähe unseres Weges zwei Leoparden gespürt — dem schon abenddunklen Wugiri zu.

---

11. West-Usambara (Mombo, Wilhelmstal) zurück Tanga.

Am 11. August waren wir, trotzdem die netten Unterhaltungsabende unserer Standquartiere gewöhnlich, und so auch in Wugiri, bis gegen Mitternacht und darüber dauerten, schon früh morgens wieder auf den Beinen. Um halb 6 Uhr wurde abmarschiert, und in derselben Marschkolonne und auf demselben Wege gings hinunter zur Eisenbahnstation Korogwe zurück. Von hier brachte uns ein Extrazug nach Mombo, der derzeitigen Endstation der Usambarabahn.

Der Eisenbahnbau scheint wenig Schwierigkeiten gemacht zu haben; es geht ständig in der Ebene fort, rechts die Berge, links der weite Plan, von Busch und Schwertgras vielbewachsen. Der Zug fährt gut, Schwarze werden vielfach als sogenannte Eisenbahner verwendet. Die Eisenschienen liegen auf Holzschwellen, die etwa alle eineinhalb Jahre erneuert werden müssen. Man hat wohl das nötige widerstandsfähige Holz aus dieser Unmasse von in der Nähe wildwachsenden Urwaldbaumsorten noch nicht gefunden. Zudem ist mit dem Unwesen der Ameisen zu rechnen, die in ihrer stetigen, emsigen Klein- aber Massenarbeit hierzulande selbst den festen Gebäulichkeiten bös am Zeug flicken können. Der Personen- und Güterverkehr ist im Laufe des Jahres 1906 namentlich infolge der merklich und rasch zunehmenden Kultivierung der Landstriche zunächst der Bahn (Kaffee, Baumwolle, Kautschuk, Sisalagave, Holzexport usw.) in erfreulichem Wachsen begriffen, so daß schon im Jahre 1907 mit einem Betriebsüberschuß zu rechnen ist. Übrigens soll die Bahn — die Vorarbeiten, dazu sind nun nahezu beendet — demnächst von der Endstation Mombo gegen Nordwesten eine kurze Strecke bis Masinde verlängert werden, namentlich um den ungeheueren Holzreichtum des nahen Schumewaldes nutzbar zu machen. Es handelt sich hier allein um einen geschlossenen,

zum Teil mit Wiesen und Weideflächen durchsetzten und von dem Fiskus nun auch formell in Besitz genommenen Hochwald in der Größe von 30 000 *ha* mit größtenteils wertvollen, exportfähigen Holzbeständen der mannigfachsten Arten, ich nenne hier nur Mahagoni, Zeder, Podokarpus, Olive usw.

Wir haben inzwischen auf einer 35 *m* langen, von einem Ufer zum anderen gehenden Eisenbrücke den Pangani überfahren, der jetzt etwas träge dahinfließt und mehrfach Inselbildungen aufweist. Hier sollen namentlich zum warmen Mittagsschlaf sich vielfach Krokodile lagern. Die Sonne schien wohl kräftig, aber von den Flußungeheuern bekamen wir diesmal nichts zu sehen.

Die Endstation Mombo brachte uns die letzte Ausparkierung, und nach kurzer Atzung ging es wieder den Bergen zu. Heute haben wir aber auch einen scharfen Tag, denn von Mombo zum Bezirksamtssitz Wilhelmsthal sind nicht nur 21 *km* noch zurückzulegen, sondern auch eine Höhendifferenz von 400 *m* (Mombo) auf 1400 *m* (Wilhelmsthal) auszugleichen.

Prächtig ist der Blick von Mombo auf das gegen Norden sich auftürmende, stark bewaldete, dunkelschattige Bergwandgeschiebe. Als wir die ersten Höhenzüge überschritten, ging es stundenlang in breiten Bergstraßenserpentinen vor- und aufwärts. Die ganze Landschaft vor uns und die Straßenwindungen über uns waren gut zu übersehen, da wir in den höheren Lagen zunächst wenig Wald fanden.

Nur selten sieht man in dieser Einsamkeit und Wildnis Eingeborenendörfer. Unterwegs begegnet uns — man staune — ein Landbriefträger, ein Schwarzer in dem weißen langen Eingeborenenkittel und als Zeichen seiner Würde die schwarze Binde am Arm mit der vergoldeten Reichsadlermedaille. Auch Ansiedler kommen uns zu Fuß, zu Pferde, mit schönen Ebenholzbergstöcken entgegen. Unter den einzelnen großschattigen Bäumen lassen sie uns abwechselnd erfrischende Liköre mit Soda oder

Früchte reichen, ein wahres Labsal in diesen qualvoll heißen Berghaldentobeln. Je höher wir kommen, um so großartiger die Szenerie zu unseren Füßen bis hinunter in die himmelweite Steppe und die Panganiebene, aus denen da und dort ganz unvermittelt einzelne kleine Bergkegel gleich mächtigen Ameisen-(Termiten-)hügeln aufsteigen.

Endlich haben wir die Höhe erreicht, und als wir an dem etwa 100 *m* hohen Wasserfall des Ubiri vorüber in das liebliche Hochtal von Wilhelmsthal eintraten, schickte sich schon die Sonne an, hinter den Bergen zu verschwinden.

Hier eine ganz andere Gegend. Einzelne Kleinsiedelungen an der Straße, deren Insassen uns vor ihren kleinen, netten Häusern begrüßen. Felder und Wiesen hier, Korn, Hafer, Weizen, Gerste hoch aufgeschossen; die deutsche Nährmutter, die Kartoffel, treibt ihre Ranken; für das liebe Vieh frischgrüne Wiesen- und Weidenflächen; hier Obstbäume, die ganz gute Früchte tragen, dort Gemüsegärten, deren Erzeugnisse hinaus bis zu den großen Dampfern gebracht werden; Rindvieh, Pferde, Ziegen, Schafe und Schweine laufen in dieser ländlichen Idylle durcheinander.

Eine breite Straße führt zwischen den wenigen Häusern und Eingeborenenlehmhütten direkt hinauf zu dem am höchsten Punkt des Tales gelegenen, mit schöner Hochtreppenterrasse umgebenen Bezirksamt, wo wir fast vollzählig einlogiert sind. Hier oben macht sich die wesentlich frischere Temperatur wohltätig bemerkbar, endlich einmal wieder quellfrisches Trink- und Waschwasser. Und abends konnte man recht wohl den warmen Ofen ertragen.

So ein Bezirksamt draußen ist wirklich das Mädchen für alles. Kommen fremde Gäste, muß sie der Amtmann beherbergen und verköstigen. Soll einmal Gottesdienst abgehalten werden ohne Kapelle, so müssen die Amtsräume zur Verfügung gestellt werden, wie wir das hier bezüglich der evangelischen Sonntags-

andacht wahrnahmen. Steht eine Festlichkeit in Frage, der Amtmann muß das Haus und die Küche stellen, welch letztere hier nicht die Frauen, — wenn solche da sind — sondern schwarze Köche, sogenannte Boys, versehen. Heute ist der Amtmann Verwaltungsbeamter, morgen Richter, dann zieht er wieder auf wochenlanger Safari (Inspektionsreise) mit großem Gefolge an Polizeitruppe und Trägern, mit Zeltlager und Küchengerätschaften und Konserven im Lande umher. Fürwahr, eine vielseitige und verantwortungsvolle Stellung; aber ein Fehler ist es, auf diesen Posten vielfach jüngere Juristen zu setzen, die dann gewöhnlich, wenn sie sich etwas draußen zurechtfinden, wieder abberufen werden. So sollen in Wilhelmsthal die verantwortlichen Beamten in sechs Jahren elfmal gewechselt haben. Auch würde ich es — und in diesem Sinne äußerten sich auch die Ansiedler — sehr bedauern, wenn man damit umginge, die hochverdienten, gut eingearbeiteten, praktisch geschulten, Land und Leute kennenden Amtmänner, die aus anderen Berufen hervorgegangen sind, der juristischen Vorbildung zuliebe abzurufen und zu pensionieren. Daß dies der Regel nach nicht nur eine ungerechtfertigte Härte, sondern geradezu den Interessen der gründlichen Kolonisiesung des Landes zuwiderläuft, darüber waren sich draußen alle Kenner der Verhältnisse einig.

Was nun die Ansiedelung in der für Europäer klimatisch besonders günstigen Usambara-Berglandschaft anlangt, so gehören ja zu einem Besitz von 75 bis 100 *ha* für ein Kleingut zunächsts keine übergrossen Barmittel (etwa 5000 bis 10 000 Mk.) Aber es ist damit zu rechnen, daß der Ansiedler zunächst sein Gebiel urbar machen muß, daß er in den ersten Jahren aus der geringeren Ernte nicht nur wenig erlöst, sondern daß es den einzelnen wirtschaftlich nicht organisierten Pflanzern überaus schwer wird, ihre Erzeugnisse an den Mann oder nur mit großen Unkosten an die Küste zu bringen. Das kann der Kleinkapitalist vielfach nicht aushalten. Da fehlt nun — und hier abzuhelfen, wäre

die nächste Pflicht einer fürsorglichen Verwaltung — eine sogenannte Landeskreditbank mit staatlicher Aufsicht, welche es den zu einem Gesamtverband geeinigten Ansiedlern ermöglichte, sei es Wirtschaftszuschüsse, sei es Beleihungen auf Produkte zu empfangen, damit diese sich für die ersten Jahre über Wasser halten können. Nicht mit großen, zunächst nur auf den eigenen Gewinn arbeitenden Land- und Geschäftsspekulationsgesellschaften werden wir nachhaltig für die Zukunft und gleichmäßig und volkswirtschaftlich Kolonialpolitik treiben können, sondern mit der weitverbreiteten, seßhaften Kleinansiedlung. Versteht es die Regierung nach der oben gewiesenen Richtung den Leuten fördernd und ihnen aufhelfend an die Hand zu gehen, so unterliegt es gar keinem Zweifel, daß die Ansiedler bei tüchtiger Arbeit sich in relativ kurzer Zeit ein gutes Fortkommen sichern. Denn, wie uns allseitig mitgeteilt und was wir selbst beobachtet, hier in diesen Berglandschaften gedeiht alles vorzüglich, nur die Organisation der Geldwirtschaft, des Absatzes und der Arbeiter fehlt noch.

Die Schwarzen hier sind keine Arbeitshelden; sie arbeiten gewöhnlich nur für ein paar Tage, um so viel zu verdienen, daß sie dann die nächsten Tage im Busch auf der Bärenhaut liegen und sich bessere Nahrung beschaffen können. Auch gehen der Ansiedlung viel Arbeiter dadurch verloren, daß die Schwarzen zu Arbeiten im öffentlichen Interesse, wie Eisenbahnanlagen, Wegebauten usw. herangezogen werden. Interessant sind hier die Preise für Eingeborenenvieh. Ein Ochse mit 300 Pfund kostet im Innern 6—7 Mk.; man kauft ihn nur des Felles wegen. Zur Küste heruntergetrieben gilt er 25—40 Mk.; aber viel Vieh — man sprach von 90 Prozent — geht auf dem Wege infolge des veränderten Klimas am sogenannten Küstenfieber zugrunde. Ja, wenn unsere Herren Tierärzte da gleich umfassend helfen könnten!

Ein weiterer Mißstand, über den sich die Kleinfarmer, als wir ihnen den Sonntagnachmittag im „Gasthaus zum kleinen Leutnant“ in der kleinen, niederen, rauchigen Gast-

stube einige Stunden Gehör schenkten, beklagten, ist der, daß bureaukratische Weisheit Gegenstände, die sie für ihren kleinen Betrieb notwendig haben, z. B. Stacheldraht zum Schutz gegen die vielen Wildschweine, mit erheblichen Eingangszöllen belegt. — Nichtsdestoweniger sind aber die Leute, nachdem sie sich uns gegenüber mal „gehörig aussprechen“ konnten, guter Hoffnung für die Zukunft. Und so haben wir auch bei dieser Gelegenheit wieder die überall in Afrika festzustellende Tatsache bestätigt gefunden, daß, wer einmal diesen Boden betreten hat, ihn so leicht nicht mehr verläßt.

Von Wilhelmsthal aus machten wir an diesem Sonntag verschiedene weitere Ausflüge in die Umgebung. Einige Kollegen besuchten die 3½ Stunden entfernte, etwa 1600 *m* hoch gelegene frühere Staatsdomaine Kwai. Dieselbe ist jetzt an einen ausgeschiedenen Schutztruppler, Herrn Illich, verpachtet. Der Mann ist Bayer, ein Landshuter, und hat Frau und Kinder bei sich. Sein Name hat in der Kolonie einen guten Klang. Er betreibt Großviehzucht (19 Pferde, 70 Stück Rindvieh [Großvieh], etwa 100 Stück Jungvieh und 300 Schweine), Milchwirtschaft mit Butter- („Samli“-) und namentlich auch Kartoffelexport, und seine „hochfeinen“ geräucherten Schinken und die nach heimischer Manier gefertigten Wurstwaren versorgen weit und breit im Lande die bessere Tafel. Mir, dem speziellen Landsmann, zu Ehren hatte man u. a. so recht nach bayerischer Art eigens „Kraut und Knöchle“ gerichtet, aber ich konnte, weil anderweitig in Anspruch genommen, nicht „bei der Partie“ sein.

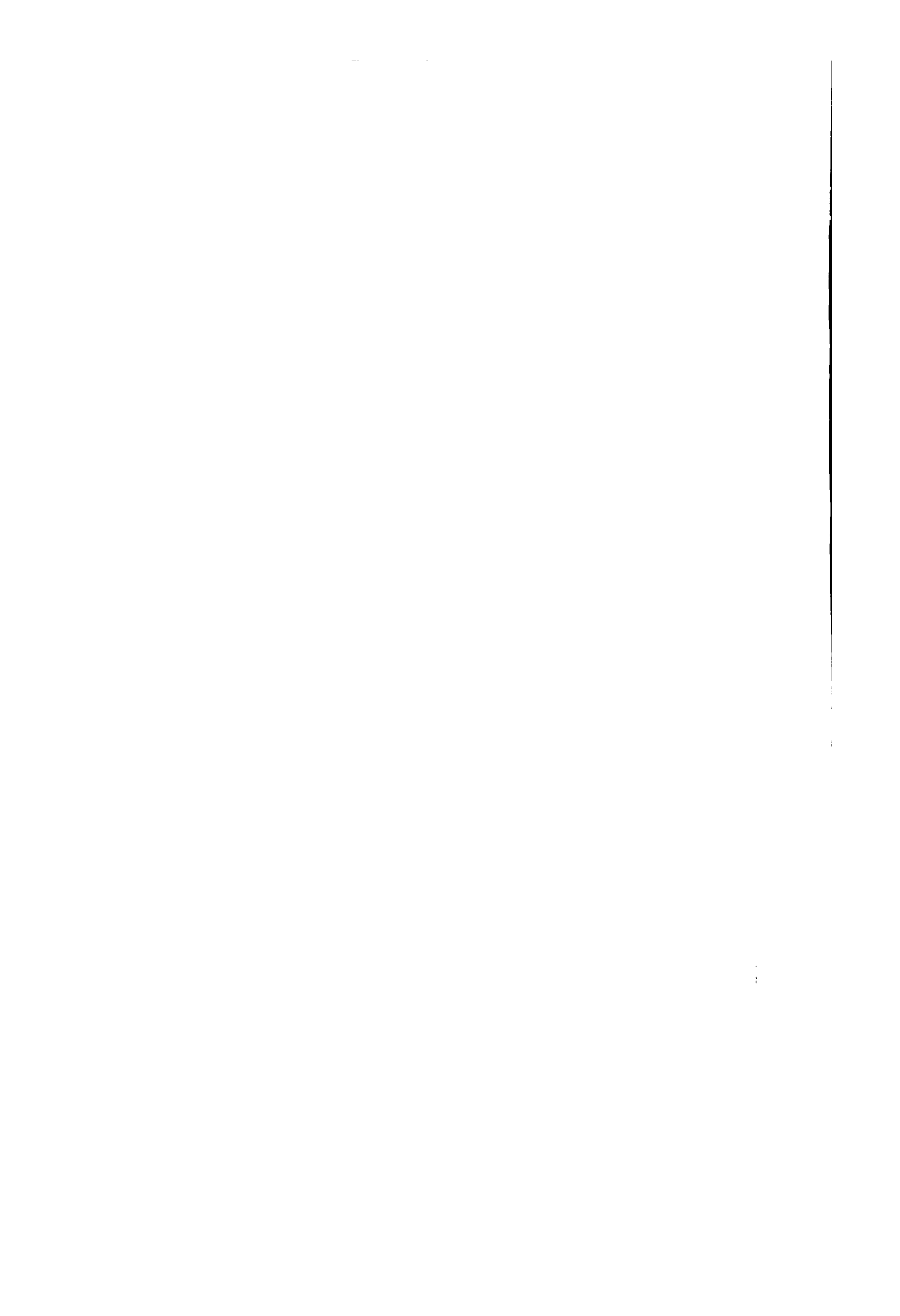
Andere Herren wieder besahen sich die etwa 2½ Stunden entfernte Trappistenmissionsstation Gare, welcher wegen der dort hochentwickelten Landwirtschaft mit Viehzucht, Gemüsebau, Blumenzucht und Plantagenwirtschaft von allen Seiten, und nicht zuletzt von den einheimischen Ansiedlern ringsum — als den besten Kennern der Verhältnisse — das höchste Lob gespendet wurde. Hier, so sagte



Eisenbahnbrücke über den Pangani-Fluss. (Usambara-Bahn.)



West-Usambara. Abstieg einer Karawane vom Wilhelmsthal gen Mombo, Endpunkt der Usambara-Bahn.



man uns, werde auf allen Gebieten der praktischen Arbeit das Vollkommenste geleistet.

Ich selbst und mein Fraktionsfreund und Amtsbruder, Amtsgerichtsrat Schwarze, wir wollten heute wirklich Sonntag feiern. Um dem heil. Meßopfer beiwohnen zu können, machten wir uns nach der kleinen Trappistenmissionsstation Irente auf den Weg. In aller Frühe schon war ein junger Eingeborenenchrist zu uns herübergekommen, um den Wegweiser zu machen.

Heiß brannte schon die Sonne nieder, als wir auf dem schmalen Pfad durch Niederbuschwerk meist schweigend die Bergwand aufwärts stiegen. Welch ein Sonntagsfriede in dieser Einsamkeit! Nicht sangen im leichten Gestrüpp die Vögel, nicht summten die Käfer, und nur schüchtern und selten sehen da und dort versteckt die träumenden Blumenaugen uns entgegen. Nun gehts über den Kamm. Ein ganz ander Bild. An einer Berghalde drüben hinauf mächtige Waldbäume im Tiefdunkelgrün unserer Tannen. Aus ihren Falten geht ein Bergbach herunter; seine perlklaren Wasser stürzen über den graugrünen Felshang; im kleinen, mit Busch und Blumem überdachten, schattig-kühlen Sammelbecken finden und verlieren sie sich, um geeint den Talgrund drunten zu beleben oder geteilt auf künstlich geschaffenen Pfaden erfrischendes Naß zuzuführen weit in der Runde. An der sanften Berglehne drüben einige kleine Häuser, freundlich und gesellig nebeneinander in Gartenschmuck und Wiesgrün eingestreut, umrahmt weitum von wogenden Getreide- und Kartoffelfeldern; festgeformt sind sie wie in der Heimat, und der Hellfarbenton ihrer Außenwände hebt sich sonnenglänzend ab aus dem grünen Plan. Inzwischen sind wir in das Tal hinabgestiegen, und — man hat uns jetzt wohl bemerkt — das hellklingende kleine Kirchenglöcklein ruft in diese Einsamkeit hinaus die erste Einladung zum sonntäglichen Dienst des Herrn. Auf der Station selbst wirken zurzeit ein Pater, zwei Brüder und etwa sieben bis acht Schwestern, letztere in der kleid-

samen Tracht der roten Gewandung mit schwarzem Skapulier und weißen Hauben.

Nach freundlicher Begrüßung seitens des Paters und nachdem wir im kleinen kühlen Fremdenhäuschen uns an Afrikanerwein und selbstgebauten köstlichen Äpfeln gelabt, läuten die beiden Glöckchen vom einfachen Kreuzbalkengerüst herab den Gottesdienst selbst ein. Aus nah und fern sind die Eingeborenenchristen herbeigeeilt, die Mütter mit ihren Allerkleinsten lagern sich zumeist auf dem Lehmboden. 'Alles in der Kirche deutet auf die Armut der weltentlegenen Missionsstation hin. Die Stelle der Orgel vertritt ein größeres Harmonium, das eine der Schwestern fertig bedient. Mit deren Unterstützung singen schwarze Knaben und Mädchen eine zweistimmige lateinische Messe. Wenn es auch manchmal schief geht, aber die Kinder lassen sich nicht aus dem Konzept bringen, und — sie haben gute Lungen.

Nach beendetem Gottesdienst besuchen wir die von den Schwestern geleiteten Schulen, die, von den Bänken und der Schultafel abgesehen, als Wandschmuck neben dem Kruzifix die Farbenphotographien von Papst und Kaiser aufweisen. Wir staunen, wie die Kinder gut unterrichtet sind im Rechnen, Lesen und Schönschreiben; in den höheren Klassen sprechen sie schon ganz anständig deutsch. In ihren Aufsatzheften — ich habe eine ganze Anzahl mit nach Hause genommen — schreiben sie das Thema auf der einen Seite deutsch, auf der anderen in ihrer Muttersprache. Die Kinder kennt und ruft man immer nur nach ihrem Taufnamen. Sie bleiben gewöhnlich so lange bei den Schwestern, bis sie heiraten. Dazu braucht man bekanntlich in den Tropen nicht alt zu sein und auch nicht viel Ausstattung zu haben. Zum Schluß führen uns Knaben und Mädchen in ihrer sauberen, luftigen, weißen Gewandung reizende Kinderspiele vor. Recht bewegten Herzens nahmen wir von dieser Stätte des Friedens und idyllischer Ruhe, von den Brüdern und Schwestern,

die zum größten Teil aus Bayern und Württemberg stammen, Abschied — wohl auf immer.

Abends versammeln wir uns wieder in den gastlichen Räumen des Bezirksamts, dessen derzeitiger Leiter, Freiherr v. Nostiz, uns in liebenswürdiger Weise aufgenommen. Auch die Vertreter der Ansiedler und der Plantagenbesitzer — eine Dame der letzteren versah aufs beste die Stelle der Hausfrau — waren zum Abschied geladen. Und noch lange nach Mitternacht saß man, abwechselnd von der alten und neuen Heimat plaudernd, gemütlich beisammen.

Am nächsten Morgen zogen wir schon zeitig früh wieder hinunter zur Bahn, von den Ansiedlern und den Eingeborenen vielfach begleitet. An allen Stationen ein Leben und Treiben, als wenn weit und breit alles auf den Beinen wäre. Die Schwarzen drängen sich förmlich zu und in die Wagen, ein ständiges Abschiednehmen und Schreien und Rufen. Die Ansiedler selbst machen zumeist mit ihren Frauen die Reise zur Küste mit. Denn in Tanga geben sich heute abend zur Verabschiedung die Deutschen aus Ost- und West-Usambara ein Stelldichein. Nach sechsstündiger Fahrt haben wir Tanga und damit das Meer wieder erreicht. Eine erhebende Feier im Klubhause, an der über 80 Personen, darunter eine ganze Anzahl von Damen, teilnahmen, beschloß die unvergeßliche Fahrt in die einzig schönen Usambaraberge.

Morgen früh werden wir über Mombassa und die Ugandabahn die Fahrt nach dem Innern, speziell nach dem Viktoria-Nyansa-See, antreten.

---

12. Abfahrt Tanga. — Mombassa. — Die Bedeutung der Ugandabahn.

Der Morgen des 14. August brachte uns mit dem Abschied von Tanga und von dem Küstengebiet der Kolonie — eigentlich auch das Scheiden von dieser selbst. Man

hat die Empfindung, daß Ein- und Ausgang zum und vom deutschen Neuland naturgemäß direkt vom Meer aus erfolgen soll. Zureise auf weitem Umweg durch fremdländisches Gebiet ist doch das Ungewöhnliche und auch Unnatürliche. Und so rüsten wir zum Abschied.

Ein herrlicher Tropenmorgen. Vor uns der ausgedehnte Hafen mit seinen Palmen und buschgrünen, lieblichen Ufern, im Hintergrund die bläulichen Berglinien. Die stille, weite Wasserfläche übergossen von flimmerndem, blendendem Sonnenglanz. Die ganze Stadt am Landungsplatz: die Eingeborenen in stillem Betrachten; die Inder mit ihrem lebendigen Augenfeuer; die Beamten, die Kaufleute, die Ansiedler, zumeist mit ihren Damen, alles im festlichen, wallenden Weiß.

Weiter draußen liegt unser Dampfer „Sultan" der D.-O.-A.-Linie stolz und stattlich in dem Kranz der Personen und Gepäck zuführenden Kähne und Dhaus. Dort oben auf Deck das letzte Abschiednehmen; schweren Herzens trennt sich unser werter Kollege und Senior, Oberst v. Massow, von seiner mit ihrem Herrn Gemahl schon vor Jahren in unsere „neue Welt" gezogenen Tochter. Und als mit dem dritten Ruf der Signalpfeife die Schiffsschrauben einsetzen, da ist es auch uns, als ob wir etwas, was uns lieb und teuer geworden, verlassen.

Langsam verschwinden bei der Hafenausfahrt die sonnenhellen Häuser der Stadt, eines nach dem andern, hinter dem lichtgrünen Mangrovengebüsch der langgestreckten Düne. Ob wir wohl dieses unser Land froher Hoffnung noch einmal schauen dürfen?

Ja wahrlich, es ist etwas Eigenartiges um die Anziehungskraft der Tropen. Ein stilles, ständiges Sehnen hält den gefangen, dem einmal dort unter der ewigen Sonne und der wundersamen Farbentönung in Luft und Vegetation im ergreifenden Frieden der Einsamkeit und — der politischen Ruhe das Herz aufgegangen ist.

Noch früh am Nachmittag waren wir im altportugiesi-

schen Mombassa, jetzt mit dem großmächtigen Kilindinihafen Englands politischer Stütz- und Handelsstapelplatz für die zwei Erdteile, in deren gewaltige Vorratskammern das stolze Albion weitsichtig und weitherzig voll und kühn hineingegriffen hat.

In einem neueren indischen Hotel beziehen wir für die Nacht Quartier. Hier wird für die lange Eisenbahnfahrt und den längeren Aufenthalt im weniger kulturbeleckten Innerafrika alles Nötige an Kleidung, Wäsche, Schlaf-, Wärme- und Staubdecken, Blechtropenkoffer usw. zugerichtet, verpackt und zur Eisenbahn verladen. Dann lustwandelt man noch einige Stunden durch die engen Inderstraßen hinaus zu dem alten, halb zerfallenen Befestigungsmauerwerk mit dem abwechslungsvollen Blick auf den alten Hafen und seine Brandungssturzwellen, durch die gartenreiche und massiv gebaute schöne Neustadt. In den deutschen Bankfilialen holt man sich auf seinen Kreditbrief englisches Papier- und Kleingeld. Dann zur stark frequentierten Post, die uns auf längere Zeit die letzten Grüße in die Heimat und mit diesen die vielseits erbetenen Freimarken aller Farben und Werte vermittelt.

Am nächsten Morgen — 15. August — wird uns die Ugandabahn über die weite Steppenebene und Hochgebirgswelt dem Viktoria-Nyansa-See zuführen. Welch großartiges Unternehmen dieser Bahnbau von nahezu 1000 — in Wirklichkeit 940 — Kilometer Länge! Durch ihn ist die Verbindung zwischen dem Indischen Ozean (Mombassa) und dem Viktoria-Nyansa (Port Florence) hergestellt.

Die Bahnlinie durchzieht in der Richtung von Südost gegen Nordwest Englisch-Ostafrika nahezu parallel der Nordost- bzw. Nordgrenze von Deutsch - Ostafrika, durchfährt in ihrer ersten Hälfte eine nahezu wirtschaftslose und fast unbewohnte Steppe und hat gewaltige Höhenzüge bis über 2500 *m* oder etwa 8500 Fuß über dem Meer zu überwinden, so daß sie mit Recht als „Hochgebirgsbahn“ charakterisiert wird.

„Ganze Berge mußten durchschnitten, durch große Felskegel die Trasse gesprengt“ werden. Die Luftlinie Mombassa-Port Florence beträgt eigentlich nur 700 km; aber infolge der Geländeformation und des notwendigen Gebirgsübergangs zum See herab waren allein 200 *km* verlorene Steigung in Kurven- und Schleifengängen auszufahren. Dadurch erklärt sich auch die Höhe der Bausumme, welche bei 1 *m* Spurweite 5 550 784 Lstrl. (engl. Pfund) = 113 236 000 Mark im ganzen oder rund 121 000 Mk. pro Kilometer beträgt.

Und trotz dieser Entfernungen und Terrainschwierigkeiten und mühesamer und zeitraubender Materialbeschaffung welch rasche Ausführung! Am 5. August 1896 wurde mit dem Bau begonnen, und bereits am 17. Dezember 1901 war man am Ufer des Sees. An Arbeitern, darunter viele Hindus wie afrikanische Eingeborene, verwendete man aber auch in einem Jahr mal über 20 000 Personen. Mit der Bahn wurde zugleich die Telegraphenleitung hergestellt, welche von Port Florence noch bis Entebbe (Sitz des Protektorats Uganda) zur Nordwestecke des Sees weitergeführt ist. —

Die Strecke wird von den durchgehenden Zügen auf dem Hinweg in etwa 48, auf der Rückfahrt in 43 Stunden zurückgelegt. Dabei nehmen aber die Reisenden den Tag hindurch an verschiedenen Stationen mit entsprechendem Aufenthalt ihre Mahlzeiten ein, für die einschließlich Wein und Sodawasser recht mäßige Preise zu entrichten sind. Daneben muß noch häufig auch an kleineren Stationen Halt gemacht werden zur abwechselnden Versorgung der Lokomotive mit flüssiger und fester Nahrung. Als letztere wird fast ausschließlich Holz gereicht, das man an den Haltestellen in hohen Stößen aufgespeichert findet. Die Personenzüge fahren mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 25 *km* pro Stunde. Was sind das aber für Gewinne an Geld und Zeit gegen früher, wo man, noch dazu unter dem Aufgebot ganzer Karawanen, von der Küste zum Viktoria-See etwa vier Monate unterwegs war. —

Sehen wir uns nun so einen Personenzug näher an. Er besteht gewöhnlich aus der Lokomotive mit Tender, einigen Güter- und Personenwagen erster, zweiter und dritter Klasse; zwischen den letzten beiden die sogenannten „Intermediate", das sind unsere sogenannten Nichtraucher- beziehungsweise Damencoupés. Namentlich die Wagen erster und zweiter Klasse sind sehr praktisch eingerichtet. Die uns eigens von der Bahnverwaltung zur Verfügung gestellten erster Klasse-Wagen sind der Länge nach je in zwei Coupés und so eingeteilt, daß man auf den an den Fenstern zu beiden Seiten angebrachten, gut gefütterten und lederüberzogenen Längsbänken in schönster Gemächlichkeit und mit Zurichtung von Kopfpolstern auch zum Schlafen sich einrichten kann. Für den Fall größerer Frequenz sind ähnlich den Schiffskabinen sogenannte Längshängelager vorgesehen. Zwischen den beiden Abteilungen des Wagens, die nicht von der Seite, sondern von rückwärts oder von vorne betreten werden, hat man die Waschkabinetts usw. gesondert angebracht. Die Personenwagen sind mit einem doppelten Dach gedeckt, von denen das eine zum Schutz gegen die blendende Macht der Sonnenstrahlen bis zur Hälfte der Fensterhöhe heruntergeht. Aus demselben Grunde hat man die Fenster aus dunkelgrünem Glase hergestellt. Die reichlich mitgenommene Bagage, darunter sogar der sogenannte Kabinenkoffer, läßt sich leicht unter den Langplätzen der Bänke unterbringen. So ist denn eigentlich für alles, was einem das Reisen durch solche Gebiete, Tag und Nacht ununterbrochen, angenehm und bequem machen kann, aufs beste gesorgt.

Was bedeuten demgegenüber die Molesten des roten Staubsandes, der auf gewissen längeren Strecken selbst bei geschlossenen Fenstern durchdringt durch jede Gewandung, so daß man früh morgens nach der langen Nacht als in zinnoberrote Farbe getaucht sich vom Lager erhebt und alle Mühe und Not hat, diesen Anflug der Wildnis sich vom Leib zu bringen, oder wenn beim Öffnen von

Fenster oder Tür oder beim aussichtsreichen Aufenthalt auf der Plattform die Holzkohlenfunkenfeuer der Lokomotive in förmlichen Raketengarben plötzlich angeflogen kommen und da und dort Brandstiftungsversuche anstellen. Solche kleine, unvermeidbare Belästigungen, was fragt man nach ihnen in den Tropen? —

Auch in der Verwaltung der Bahn zeigt sich der Engländer wieder als der erfahrene Praktiker: schnell und ohne viel Geschrei gearbeitet, möglichste Einfachheit, aber praktisch und solid. Auf dieser Riesenstrecke nur vier Hauptstationen: Mombassa, Nairobi, dieses zugleich Sitz der Zentralverwaltung und der Betriebs- und Reparaturwerkstätte, Nakuru und Port Florence. Hier leiten Europäer den Dienst, an allen übrigen 39 Stationen besorgen die angestellten Inder alles.

Die Stationsgebäude auf der Strecke bestehen zum Teil aus Wellblechhäuschen oder aus möglichst einfachen Steinbauten, die aber selbst in der unwirtlichen Steppenwüste in den frischen Rahmen eines hier besonders anmutenden Blumen- und Gemüsegärtleins gestellt sind. Und der Train selbst: zwei Mann auf der Lokomotive und ein Zugführer, das ist alles. Und wie prompt, ohne langes Frage- und Antwortspiel erledigt sich da draußen der Verkehr mit dem reisenden „Publikum“, zu dem neben den Frequentanten der ersten und zweiten Klasse und neben den vielgeschäftigen und reisegewandten Indern doch auch die Eingeborenen, wie anderswo in den Kolonien, vielfach gehören. Und in der Heimat? Da dürfte man dem bequemen, schwerfälligeren Gelegenheitspassagier beinahe einen eigenen Reisemarschall an die Hand geben, damit er den rechten Ein- und Ausgang finde. Jawohl, „wir Schwarze sind doch bessere Menschen“.

Gebaut wurde die Bahn für Rechnung nicht der Kolonie, sondern des Mutterlandes. Das lag auf der Hand. Das ungeheure Landgebiet von Britisch-Ostafrika mit seinen zu einem großen Teil noch unerschlossenen, zum Teil un-

wirtschaftlichen und spärlich bevölkerten und daher auch noch nicht in umfassende, exakte Verwaltung genommenen Gebietsteilen kann zunächst auf Jahre hinaus diese gewaltige Grenzschienenstraße nur als die äußere Anfangsbasis für den Eigenhandel einer späteren Zukunft erachten.

Anders die strategisch-politische Bedeutung. Mit der Bahn und deren rascher Verbindung der Küste mit dem Herzen Afrikas hat sich England die Beherrschung Ägyptens und der oberen Nilländer gesichert und sich für den Fall der Sperrung des Suezkanals nicht nur für seine mittel- und ostafrikanischen Besitzungen eine eminente Rückendeckung geschaffen, sondern auch einen weiteren Verbindungsweg nach seinen asiatischen Territorien sich aufgemacht. —

Der kluge Engländer hat aber als praktischer Geschäftsmann nicht nur für die Zukunft und für sich allein gesorgt. Die wirtschaftliche hohe Ausbeutefähigkeit des anstoßenden deutschen Schutz- und ganz besonders des deutschen Seengebiets war ihm sowohl bekannt wie die deutsche Bedächtigkeit in der Herstellung von Eisenbahnen als den ersten, unerläßlichsten und erfolgreichsten Erschließungsquellen für den wirtschaftlichen Aufbau großer Überseegebiete. Und in England hat man gewußt, daß auf geraume Zeit das deutsche Nachbargebiet nicht nur seine enormen Schätze erst von hier aus auf den Markt bringen kann, sondern daß es ihm damit auf lange Jahre hinaus eine zunehmende sichere Eisenbahnrente liefert.

Und England hat sich dabei nicht verrechnet. Der „gute Geschäftsgang“ steht schon jetzt unwiderleglich fest. Was wir diesbezüglich auf der Reise selbst wahrgenommen, das findet man jetzt in der dem Reichstag unlängst zugegangenem, auf amtlichem Material aufgebauten Denkschrift vom 9. April l. J. über die Eisenbahnen Afrikas voll und ganz, und zwar zahlenmäßig, bestätigt. Der monatliche Güterverkehr hat sich hiernach mit Beginn des Jahres 1904 — NB. die volle Inbetriebnahme der Bahn datiert erst vom Jahre 1903 — also

innerhalb zweier Jahre, genau verdoppelt. Die Bahn brachte bereits im ersten Halbjahr 1906 einen Überschuß von 40 000 Lstrl. über die Betriebskosten, und man hat berechnet, daß die Ugandabahn bereits in 30 Jahren amortisiert sein soll.

Und welch unglaublichen Einfluß hat erst die Ugandabahn auf den Handels- und Geldverkehr im deutschen Viktoria-Nyansa-Gebiet genommen? Die Zolleinnahmen haben sich von 40 155 Lstr. im Jahre 1903 auf 68 215 im Jahre 1904 und auf 86 186 Lstr. im Jahre 1905 erhöht. Der Gesamthandel der im Seegebiet gelegenen drei deutschen Häfen (Bukoba, Muanza und Schirati) ist in den letzten drei Jahren von 463 784 auf 3 744 392 Mk. gestiegen (amtlicher Jahresbericht für 1905/06). Und diese Steigerung hat sich, wie wir uns an Ort und Stelle selbst überzeugt, für die Folge noch wesentlich erhöht.

So kann denn die Ugandabahn geradezu als Lehrbeispiel dienen für die Tatsache, daß Kolonien in erster Linie nur durch eine großzügige Eisenbahnpolitik auf die wirtschaftliche Höhe kommen, daß Verkehr und Handel nicht der Schienenstraße vorangehen, sondern ihr folgen.

---

13. Abfahrt Mombassa und Uganda-Bahnreise. — Port Florence.

Ein entzückend schöner, sonnenklarer Morgen breitet sich heute (15. August) über Mombassa. Das echte Reisewetter. Freund Schwarze und mich drängt es, vor der Abreise ins Innere nochmal die Kapelle der Weißen und beziehungsweise Schwarzen Väter zu besuchen. Wir kommen aber, trotzdem wir schon bald nach 7 Uhr früh zur Stelle waren, überall zur hl. Messe zu spät.

Die Abgeordneten machen dann auf der Pinasse der D.-O.-A.-G. noch eine Rundfahrt im Hafen. Alle Kähne und Dhaus der Eingeborenen haben nach ihrer Art festlich geflaggt; sie feiern heute Neujahr.

Vor 11 Uhr versammelt man sich auf dem Bahnhof. Gegenüber der Einfachheit dieses einstöckigen Steinbaues sticht heute das Leben und Treiben auf dem breiten Bahnsteig merklich ab. Englische Beamte und Kaufleute in dem breitrandigen, niederen Tropenhelm, eine große Anzahl Inder mit ihren kleinen runden Tuchkappen und bis über die Knie heruntergehenden vielfarbigen Jacken, unsere Boys (gedungene Eingeborene zum Koffertragen, Bettmachen und Schuheputzen usw.) in ihren langen, hellen, hemdartigen Gewändern, wir selbst in den reisefesten braungelben Kakianzügen und hohen Tropenhelmen —, fürwahr ein buntes Durcheinander von weiß - schwarz - brauner Weltteilverbrüderung.

Wir haben uns in die zur Verfügung gestellten Wagen I. Klasse schiedlich, friedlich geteilt. Unser Senior, Kollege Oberst v. Massow, und ich haben eine Wagenhälfte zeitig besetzt und durch reichliches Einschaffen von Gepäck der verschiedenfach versuchten Zuwanderung dritter endgültig vorgebeugt.

Um 11 Uhr fuhren wir ab und übersetzten alsbald auf der 500 m langen, in Eisenbau hergestellten Salisburybrücke in stattlicher Höhe den die Insel Mombassa vom rückwärts liegenden Festlande trennenden Meeresarm. Noch geht unser Weg durch die mächtig hohen Kokospalmwaldungen, aus denen da und dort Bananenhaine und mächtige Mangrovenbäume und dazwischen Eingeborenenhütten malerisch sich abheben. Bald verschwindet Baumpracht und frisches Grün. Wir fahren in die weite, öde Steppe hinein: alles Land im Urzustand, gelbgebleichtes Niedergras, da und dort einzelne krüppelige, knorrige Bäume; die berüchtigten Rotsandfelder beginnen. Im Aufsteigen der Strecke bricht sich die pustende Lokomotive Bahn durch öde Steinschichten. Da und dort ganz vereinzelte Hütten mit armseligen Maisanpflanzungen. Nun sehen wir rückblickend schon unter uns die langgestreckten, dunkelgrün erscheinenden Palmwaldpartien, dazwischen eingebettet

die weitverzweigten blauen Seen wie tief ins Land hineingreifende Arme der glänzenden Meerwasser. An vereinzelten Sumpfstellen schauen die tiefblauen Augen verlassener Wasserblumen schüchtern in die todstille, farblose Einsamkeit. Da, endlich mal einige weiße Ziegen, bald ein Eingeborenendorf, dessen Damen schon bis auf den Gürtel dekolletiert sind. Dort die erste Viehherde, die vor uns durchbrennt. Einige Rohrdommeln, nach Art unserer Bachstelzen, aber braun gefiedert; einzelne Lianenschlinggewächse wie Oasen in der Wüste; äußerst selten auch ein menschliches Wesen, Bahnarbeiter, herkulische, markige, knochige Gestalten, die ohne Sonnenschutz, ein kurzes Tuchstück über den Rücken geworfen, sich mit Steinklopfen beschäftigen. Hin und wieder kleine Anpflanzungsversuche mit Sansevierenarten, deren Kultur die Wüstenwildnis erneuern soll. Und dann wieder die unendliche Steppe, so weit das Auge reicht.

So geht es lange Zeit dahin, und dann in die Buschsteppe des Dornenpori und der Akazien, aber alles ohne Laub, ohne Farbe, ohne Grün; überall durch haben die versengenden Steppenbrände, die teils zur Vernichtung und Vertreibung giftigen Schlangengezüchts oder gefährlicher Raubtiere, teils zur Aschendüngung der nahrungsarmen Sanderde von den Eingeborenen gelegt werden, sich ihre schwarzen Gassen geschaffen. Da sind weitum nur die blattlosen Bäume stehen geblieben, so viel- und dünnastig, die in ihrer Nebeneinanderenge vielfach in Buschform gegen die Erde herab- und heraus-, und dort, wo sie vereinzelter stehen, in Form eines vom Winde umgestülpten „Regendaches“ ihre oberen Zweige zu einer förmlich horizontalen Fläche hinaufwachsen lassen. Das sind die bekannten Kandelaber-Euphorbien, die uns fast auf der ganzen Fahrt begegnen. Weithin über die Ebene glänzen ihre täuschend weißen, mooshaarigen Äste als mit Schnee überschüttet im Sonnenbrand; so Baum an Baum und Ast an Ast in endloser Eintönigkeit und Wirrnis; ganz ver-

einzelt frisches Grün und die vielen lehmroten Termitenhügel dazwischen gestreut, und unten sieht die ziegelrote Sanderde durch. Und doch, wenn die Abendsonne weit draußen niedergehend diese Wildnis in ihre Feuergluten taucht, — ein unendlich ergreifend majestätisch schönes Naturschauspiel zwischen Steppe und Himmel.

Gen Süden erscheinen spät nachmittags die Taweta-Berge, ein dunkel umschleierter Höhenzug, der, ohne jeden Vorhügel aus der Ebene aufsteigend, sich deutlich abhebt am Horizont aus dunstiger Abendluft, später die Maunga-Längsbergwände (über 1500 *m* hoch), die in ihrer Mitte einen 2 Meilen langen, geheimnisvollen Bergsee umschließen sollen; man sagte uns, in diesen Bergzügen hausten gegen 40 000 Eingeborene.

In Voi nehmen wir abends im primitiven Bahnhof das Essen ein. Von Voi geht eine gute Straße zum deutschen Kilimandscharogebiet (bis zur Militärstation Moshi etwa 150 *km*). Der aufblühende Kilimandscharohandel (hauptsächlich Felle, Kaffee, Baumwolle, Pfeffer, Hörner und Vieh usw.) hilft auch hier die englische Bahn alimentieren. Hoffentlich besinnt man sich bei uns in Bälde auf die Verlängerung der Usambara-Eisenbahn bis zu diesem aufstrebenden, auch stärker bevölkerten Gebiet.

Von Voi ab — wir haben schon 103 Meilen (englische) zurückgelegt und eine Höhe von 1830 Fuß erreicht — wird geschlafen. Es geht das ganz gut. Draußen ist die Luft recht frisch. Man wickelt sich in die warmen Decken, drückt zum Schutz gegen Sandstaub die Tag- und Nachtreisemützen fester auf den Kopf, schläft auf dem guten Lederpolster bei dem ruhigeren Nachtfahren prächtig, und als wir am nächsten Morgen in Kiu um $^3/_4$6 Uhr früh uns zum erwärmenden Teefrühstück erheben, zählen wir schon „mile 267 und 4860 feet" in Weite und Höhe. Was kostete es aber Mühe, den unheimlichen roten Staub sich aus dem Gesicht zu reiben. —

Immer noch dürre Grassteppen, nur vereinzeltes Baumgrün und Bodengebüsch. Da und dort ausgetrocknete Flußrinnsale mit blendendem, grau-weißem Steingeröll.

Aber es wird um uns lebendiger. Schon beginnt gehörntes Viehzeug einzeln und in Rudeln zu beiden Seiten der Bahn aufzutreten. Nun gibt es Unterhaltung den ganzen Tag. Diese Strecke gegen Nairobi zu ist besonders interessant wegen des ungeheueren Wildreichtums. Zu Hunderten sind sie beieinander, aufgelöst in unzählige Einzelgruppen, hier ohne jede Scheu vor der pustenden und dampfenden Maschine ruhig das trockene Gras äsend, dort hart an dem Schienengleis mit gespitzten Ohren und erhobenen Köpfen unverrückt und ohne Scheu lugend und schauend, an anderer Stelle, wie auf Kommando, Kehrt machend und dann im wilden Galopp in die Weite sausend und durchbrennend.

Manchmal kann man die Steppenebene bis zum Horizont hinaus übersehen. Ist das ein Gewimmel und Gewoge! Weit draußen erkennt man schon die S t r a u ß e, mächtige, Bein und Hals lange Gesellen, den Leib zumeist in schwarze oder graue, seltener weiße Federn eingewickelt. Wie in Schützenzüge aufgelöste Kompagnien kommen sie einzeln in gemessenen Abständen langsam ausschreitend und Fühlung haltend in wohlgeordneten Linien daher. In respektvoller Entfernung, in Haufen beisammen, grasen die wilden B ü f f e l herden, aufgescheucht — mit gestrecktem Schwanze und niedergehaltenem Kopfe dahinstäubend. Dort Riesen-a n t i l o p e n mit dem langen, glatten Spitzgeweih. Die überaus lieblichen G a z e l l e n mit ihrer reizenden Körperzeichnung und dem unermüdlich wackelnden und wedelnden Schwänzchen, die ständigen Begleiter der Bahn und ohne jede Scheu. Die unermeßlichen Herden der Z e b r a s, kurzbeinig im grauen, durch und durch in schwarz-weißen Längslinien gestreiften Fell, etwa unseren Pferdefohlen in Größe und Bau vergleichbar, aber länger, niederer und kräftiger. Wenn sie, aufgescheucht vom Standplatz, sich in Bewegung setzen, wähnt man ganze Kavalleriekörper

losgelassen. Im übrigen findet man an Vierfüßlern u. a. noch Wasserböcke und Gnus.

Besonders beachtenswert sind die Geweihe, welche durch Größe, Vielarmigkeit und Formenreichtum gewiß das Blut der Jäger in Wallung bringen. In sehr vernünftiger Weise hat aber die englische Regierung für die Erhaltung solch seltener Tierarten gesorgt, die überdies in diesen Steppengegenden wenig oder gar keinen Schaden anrichten. In Englisch-Ostafrika kostet der Jagdschein 750 Rupien, das sind 1000 Mk. Rechnet man dazu noch die erheblichen Ausgaben der weiten Reise und deren Ausrüstung, dann leuchtet ein, daß nur englische Lords und andere Geldkönige sich derartige jagdliche Extravaganzen leisten können.

An Federvieh sind namentlich in den Flußbettpfützen Reiher und Wildenten anzutreffen. An Hausvieh machen sich schon mehr bemerkbar Hühner und Ziegen, die ständigen Begleiter und Hausfreunde der Eingeborenen. Erstere, und namentlich deren Produkte, werden vielfach von den Weibern zum Verkauf angeboten.

Einige Stationen vor Nairobi — bei Kapiti Plains sind wir schon auf 5350 feet gestiegen — nimmt der Wüstencharakter der Gegend noch zu. Alles ist wie ausgedörrt und ausgebrannt. Eine Mittagsgluthitze liegt über dieser eintönigen Dürre, und der Sonne glühende, grell-helle Strahlen prallen blendend ab an den Blechdächern der Stationsgebäude.

Gen Norden türmen sich nun die über 2000 m hohen Uluberge auf. Wir übersetzen dann den Athifluß mit seinem grün-gelben Wasser, ohne Krokodile, Flußpferde zu Gesicht zu bekommen; dafür erfrischen seine baumgrünen Ufer, die wir durch den Farbenkontrast weit hinaus verfolgen können.

Endlich tauchen vor uns die ersten Häuser von Nairobi, dem eigentlichen Zentralpunkt der Uganda-Bahn, auf. Die Stadt, die erst im Jahre 1900 zu entstehen begann, zählt jetzt schon mit Einrechnung

der in der Nähe wohnenden Eingeborenen etwa 5000 Einwohner, darunter 400 Europäer (Beamte, Offiziere, Ansiedler) mit etwa 50 Frauen. Die Stadt liegt noch ganz in der Steppenöde, ist aber rückwärts auf drei Seiten von freundlich grünen, leicht bewaldeten Vorbergen umrahmt. Da oben liegen auch die Einzelhäuser der Europäer, speziell der Beamten, je mit schönen Gartenanlagen umgeben. Sie sind alle einstöckig mit Vorveranda und aus Wellblech gebaut.

Als wir auf der Rückfahrt unter der überaus entgegenkommenden Führung der ersten englischen Beamten uns die Stadt näher ansahen und wir uns über die außergewöhnliche Einfachheit speziell der Amtsgebäude wunderten, sagte man uns: „So lange das Land noch nichts einbringt, muß alles möglichst einfach sein.“ Gewiß der beste Beweis dafür, daß die Eisenbahnrente nicht Englisch-, sondern unser anstoßendes Deutsch-Ostafrika einbrigt.

Auch der „Hauptbahnhof“ ist ein einfacher, niedriger Wellblechbau. In der Nähe des letzteren finden sich im Anschluß an die Bahngleise die einzigartigen, ebenso praktisch, als einfach hergestellten staatlichen Werkstattanlagen, alles untergebracht in einem einzigen, ebenso hohen als lang-breiten, luftigen und hellen Wellblechbau. Hier wird auf Staatsregie alles verfertigt, „von der Lokomotive bis zum Puppenwagen“. Die Arbeiter sind hauptsächlich Inder, die, wie wir schon wissen, nicht nur fleißig die Eisenbahn frequentieren und selbst auf den kleinsten Steppenhaltestellen ihre Krämerlädchen aufgeschlagen, sondern auch hier die Hotels, die Handels- und Bankgeschäfte usw. größtenteils in Händen haben. Die Stadt selbst hat schöne, breite Straßen mit gutem Unterbau, und es sind hier eine ansehnliche Anzahl massiver Gebäude, namentlich Hotels und Kaufhäuser, anzutreffen. Freilich soll, wie man jetzt liest, diese hastige Neubausucht sich als ungesund erwiesen haben.

Nairobi ist auch Sitz des Militärkommandos; es liegen hier zwei Bataillone Soldaten, Inder und Eingeborene aus der

Nyassaseegegend, stramme Kerls unter dem Kommando englischer Offiziere. Ein Bataillon ist ständig marschbereit, da man, wie wir später sehen, in dem nun folgenden Berggebiet der Bahn ständig mit Aufständen der einzelnen Eingeborenenstämme zu rechnen hat.

In Nairobi haben die Katholiken, obwohl ihre Zahl dort und in der Umgebung eine ganz geringe ist, sich eine durch ihre etwas isolierte Lage an dem die Stadt umziehenden Bahngleis in die Augen fallende, stattliche Kirche in Steinbau hergestellt. Als wir uns hierüber angesichts der wenigen Gläubigen und der sehr hohen Baukosten wunderten, meinte der Stellvertreter des Gouverneurs: „Ja, die Katholiken bekommen immer Geld." Nairobi ist übrigens schon an der Küste und auch im deutschen See- und Usambaragebiet wohlbekannt durch seinen Gemüse- und speziell Kartoffelbau. Es ist richtig, in Nairobi und nächster Umgebung sieht man vielfach frischgrüne Anpflanzungen, namentlich von Bananen und Mais, üppigen Wildwieswuchs, daneben auch mehr Großviehherden und Eingeborenendörfer. Aber es handelt sich auch hier regelmäßig nur um ungeordnete Anpflanzungen und ureigentliche Eingeborenenkultur. —

Wir haben uns in Nairobi trefflich restauriert. Das Essen in den Bahnhöfen ist im allgemeinen ein recht gutes zu nennen, die Weine, namentlich die französischen Rotweine, sind überaus zusagend und preiswert. Gegen den See zu wird sogar überall echter „Hamburger Goldbock" in Flaschen verabreicht.

Hinter Nairobi verändert sich die Szenerie wesentlich. Die Bahn steigt aus der Steppe hinauf in die Bergwelt. Bis zur nächsten Haltestelle Kikuyu sind wir bei einer Entfernung von 15 englischen Meilen um rund 1300 ft. höher gekommen. Immer durch kupiertes Terrain und grüne Hochbuschwildnis, ein ständiger Wechsel im Fallen und Steigen der Bahn. Der hier hausende Stamm der Wa-kikuyu weist einen prächtigen, strammen Menschenschlag auf. Die Männer sind vielfach unbekleidet, die

Frauen, auch hier die eitlen Töchter Evas, haben leichte, buntfarbige Kattuntücher umgeworfen, sind aber überreich mit „Schmucksachen" ausgestattet. Durch ihre langgezogenen Ohrläppchen hängen bis zur Brust herunter glänzende, gerippte Blechstücke in Form und Größe unserer Speiseteller, um den Hals herum gehen eine ganze Reihe kleinerer und größerer Schmuckspangen; hinter den Ohren herunter und vom Hals bis über die Brust herab laufen in mehrfachen Garnituren blau-weiße Perlschnüre, und die schön geformten fleischigen Arme oberhalb der Ellbogen ebenso wie die Füße über den Knöcheln sind in silberglänzende, breite Eisenblechspangen gezwängt. Und dabei haben diese stattlichen Menschenkinder ihre Wohnungen vielfach in die Erde eingegraben (Erdhöhlenbewohner).

Die Eisenbahnstrecke Nairobi-Muhoroni ist, da sie in einer Längsausdehnung von 223 Meilen und mit einem Höhenunterschied von 5450 ft. (Nairobi) auf 7940 ft. (Molo, höchster Punkt) bis herunter auf 4140 ft. (Muhoroni in der Seeniederung) eine tropische Hochgebirgswelt durchläuft, sowohl landschaftlich als auch eisenbahnbautechnisch wie kulturell weitaus am interessantesten. Die Strecke soll daher des Zusammenhangs halber und um Wiederholungen zu vermeiden, einheitlich beschrieben werden. Es ist übrigens die Zugverbindung so eingerichtet, daß man diejenigen Teilstrecken, welche man auf der Hinfahrt schlafend durchfahren hat, auf der Heimreise bei Tage zurücklegt.

Wir haben oben schon beobachtet, wie in der langsam, aber ständig steigenden Steppenebene sich einzelne Längsbergrücken weit draußen auftürmen und daß solche nach und nach häufiger, höher und massiger sich an die Bahn herandrängen. Hinter Nairobi schiebt sich diese Bergwelt mehr und mehr zusammen. Es erscheinen hier Berghäupter in der Höhe von 4000 m, und der 5600 m hohe Kenia, dessen Spitze wir infolge eines Hochgewitters nicht zu sehen bekamen, liegt nur etwa 100 km nördlich, der Ausgangspunkt eines reichen Flußgebiets. Der südlich

der Bahn im deutschen Grenzgebiet gelegene Kilimandscharo mit seinem ewigen Schnee tragenden, 6010 m hohen Kibogipfel kam uns auf der Rückreise, hoch oben in den Wolken sichtbar, ins Fernglas. —

Unser Bahnstreckengebiet führt nun in ständiger Abwechslung durch frischgrünes Hochbuschwerk, in dem wir als einziges Nadelholzexemplar kümmerlich gewachsenen, etwa einen Meter hohen Wachholder mit allerdings pflaumengroßen Beeren gesehen, durch riesige Laubholzurwälder, über freundliche, von ganzen Wildscharen aller Art reich belebte Wiesenhalden, an sumpfigen Moorstellen vorüber, wo die Perlhühner und die Geier und andere Wasservögel sich sammelten; dann wieder über dürr- und dünngrasige Hochsteppen und Pröckelsteinfelder. Und dann mitten in dieser Berghochwelt ein dunkeläugiger See in einer Höhe von 1920 m. Weit dehnen sich seine Wasser aus, die auf allen Seiten von kleineren und größeren Bergrändern umlagert sind. Ein Hochgewitter mit ungeheuren Regenmassen — Notabene einer der wenigen Regen auf unserer ganzen Reise in den Tropen — geht jetzt über uns hinweg und wirft die Wellen des Seewassers hoch über die Uferränder. Hier am Naiwasha-See sehen wir auch einzelne feste, hellwandige Wohnhäuser. Hausen da Ansiedler oder hat eine Sektion kulturbeleckter Eingeborenen-Alpinisten hier schon eine Sommerfrische aufgemacht? Zahlreichere Viehherden, die in der Nähe weiden, sprechen für die Ansiedlung. Dann geht es wieder bergab in Bergdurchstichen und über hohe Aufmauerungen in eine ganze Welt von Bergkuppen, die sich wie oben breite Zuckerhüte ansehen, weiter in Kurven und Kehren in eine Bergsteppenebene, in der zwischen niederen Vorbergen der träumerisch stille Nakourosee (1780 m) seine dunklen Wasser breitet. Hinaus aus dieser melancholischen Einfachheit und Einsamkeit, und wieder hinein und hinauf in die Berghochwelt; denn jetzt gilt es, den höchsten Punkt der Bahn zu erreichen. Durchstiche, Einschnitte, Schleifen und Über-

brückungen folgen nun ebenso wie Grassteppen, Busch- und Hochwald in ständig wiederkehrender Abwechslung. Station Molo — eine Steppenhochebene ohne Baum und Strauch. Dann in den Urwald hinab in beängstigender Schnelle durch lange, ausgeholzte Bahnfreistellen; das Schlingpflanzengezücht ist so dicht, daß die höchsten Bäume erdrosselt und von den Baumriesen nur die äußersten Astspitzen noch zum Lichte blicken. Dazwischen wunderbare Sonnen- und Schattenbilder in diesen wechselnden Berg- und Pflanzenformationen und -farben; hier ein tiefes Längstal im Waldesdunkel; dort ein herabstürzender Bergbach mit brausenden Wassermassen, drüben die hohen Bergwände im Schwarzblau der Gewitterstimmung, bei uns lacht die Sonne auf frisches Gras oder dunkles Baumkronengrün; ein endloses Berggeschiebe, und doch sind die Täler hoch oben breit und weit; von einem Hochtal eilt der Zug zum andern. Und diese Talrand- und Talrücken- und Bogen- und Terrassenfahrten! Und dann die Tal- und Bergbachüberbrückungen! Gerade im Brückenbau haben sich die Engländer hier selbst übertroffen. Wie flott und frei und schlank stehen sie da, diese gewaltigen Hoch- und Talbogen- und Kehrbrücken, und doch wie einfach das Eisengestell, das lediglich auf einigen wenigen Eisenträgerstützen ruht. Welche Kosten übrigens der Bahnbau gerade in diesem Berg- und Talgelände verursacht, möge man daraus ersehen, daß auf der 76 engl. Meilen langen Strecke El Burgon-Muhoroni von mir 34 Brücken und wohl das dreifache an Berg- und Steinwanddurchstichen gezählt wurden.

Auf dieser Strecke sieht man selten Wild und Eingeborenenhütten, von Pflanzungen gar nichts. Hier fragten wir mal unterwegs Eingeborene, ob sie mit uns nach „Uleia“, d. h. „Europa“ fahren würden. Sie lehnten dies rundweg ab, denn sie „wollen keine Sklaven werden“.

Bei Muhoroni sind wir nun schon in die Seegegend und damit in die Ebene gekommen. Das Land ist meist mit über 2 *m* hoher Grassteppe bestanden. Wir haben hier auf der Hin-

fahrt drei Stunden Aufenthalt, weil das Hochwasser infolge der Tags vorherigen Wolkenbrüche eine kleine Steinbrücke beschädigt. Die ganze Stationsanlage umfaßt im weiten Umkreise eine 2 *m* hohe Wellblechmauer. Die Gegend ist sehr unsicher wegen eines in den naheliegenden Bergen wohnenden, räuberischen Hirtenvolkes, das noch vor kurzem einen Leutnant und 14 Askaris ermordete. Daß es hier nicht recht geheuer ist, zeigen die Eingeborenenwachposten, die, zu beiden Seiten der Bahnlinie postiert und mit martialischem Schild und langen Eisenspeeren bewaffnet, jene bewachen. Hier hausen die Leute vom arbeitsamen Stamm der Kavirondo; sie sind, Männer und Frauen, jeder Kleidung bar. Die verheirateten Frauen tragen zum Zeichen dessen einen über den Hüften geflochtenen, rückwärts heruntergehenden Schwanz von Strohgeflecht. Weiber, jung und alt, selbst Kinder, rauchen aus langen Pfeifen und auch geschenkte Zigaretten. Die Frauen sind am ganzen Körper tätowiert; das Haupthaar ist nach vorn ganz kurz geschnitten; über den Kopf eine ganze Anzahl von parallel laufenden Scheiteln, und rückseits hängen die Haare in klein geflochtenen Striemen über den Nacken herunter. Im übrigen tragen die Weiber reichen Perlschmuck, und die Perlen bilden hierzulande einen Haupthandelsartikel. Geht der Eingeborene mit seinem Weib promenieren, dann folgt in respektvoller Entfernung die „Schwiegermutter". Begegnet man sich, dann erfolgt die gegenseitige Begrüßung je durch Küssen der geschlossenen Fingerspitzen, welche dann zum Zeichen der Verehrung an die Stirne gelegt werden.

Auch auf dieser letzten Strecke der Fahrt sieht man außer Mais wenig oder nichts von Kultur; einige Vieh- und Ziegenherden und vereinzelte Eingeborenendörfer, das ist auch hier alles, was auf menschliche Wirtschaft schließen läßt. Nur gegen den See zu mehren sich langsam solche Kulturerscheinungen.

Da glänzen zwischen den Kandelabereuphorbien-Dächern

durch die bläulichen Wasser des Sees, und vom höheren Uferrand begrüßen wir die blendenden Wellblechhäuschen von Port Florence.

---

14. Port Florence—Djinjia—Entebbe.

Der englische Eingangshafen zum Viktoria-Nyanzasee und Endpunkt der Ugandabahn, Port Florence, liegt in der Nordostecke des Sees, der hier mit der lang-schmalen Kawirondobucht weit in das Land hineingeht. An dem leicht ansteigenden Norduferrand zerstreut liegen die wenigen kleinen, von Beamten bewohnten, hellen Blechdachhäuschen in einem Versteck von grünem Gebüsch und unscheinbaren Anlagen; etwas abseits das Eingeborenendorf mit seinen gelben Strohdachhütten. Nichts verrät hier äußerlich, daß wir uns am Einfalltor einer Zufahrtstraße zum Innern Afrikas befinden, deren gewaltige handelspolitische Zukunft vielleicht —, nein, aller Voraussicht nach die kühnsten bisherigen Erwartungen übertreffen mag. Ich denke dabei nur einmal an die Nord-Südeisenbahndurchquerung Afrikas, welche englisches Kapital, englische Zähigkeit, Ausdauer und koloniale Erfahrung in stiller, aber ständiger Arbeit erfolgreich weiterführt. Wo etwas zu holen, das findet der praktisch angelegte Engländer alsbald heraus.

Das englische, das nördliche Seeküstengebiet hat bei weitem nicht das ergiebige Hinterland wie das südliche, das deutsche. England hat deshalb durch Schaffung einer entsprechenden Seetransportflottille dafür gesorgt, daß es mit der ausschließlichen Beherrschung dieses dem Flächeninhalt des Königreichs Bayern entsprechenden Seengebiets seiner transversalen Ugandabahn von Anfang an nicht nur eine sichere, sondern eine in stetem und raschem Steigen begriffene Absatzquelle schuf. Bislang liefen zwei englische Dampfer zu je 600 Tonnen Ladefähigkeit mit Personen- und haupt-

sächlich Güterverkehr die Küstenplätze an. Im Februar dieses Jahres ist schon ein neuer Dampfer „Clement Hill“ mit 1000 Tons dazu gekommen (Baukosten 50 000 Pfund Sterling), und im Juli dieses Jahres soll noch ein weiterer Dampfer „Wapagazi“, der hauptsächlich dem Frachtverkehr dienen wird, vom Stapel gelassen werden. Und das Deutsche Reich hat auf dieser weiten Seefläche zur Verfügung die einzige, in Muanza stationierte Aluminiumdampfpinasse „Ukerewe“. Von derselben meldet die letzte amtliche Denkschrift (1905/06): „Das Boot war in gutem Zustande (!) und konnte den an das kleine Fahrzeug gestellten Anforderungen zur Post- und vereinzelten (!) Personen- und Frachtbeförderungen nachkommen. Auch die früher schon geringen (!) Einnahmen schwinden wegen der in schneller Folge (!) sich mehrenden großen englischen Dampfer immer mehr (!) und dürften bald nur noch für die eigenen kleineren Gouvernementstransporte zum Vorschein kommen (!)“. Und in Wirklichkeit ist diese unsere „Aluminiumdampfpinasse“ ein alter, elender Kasten, der höchstens sechs ganze Mann aufnehmen kann und dem, wie man uns draußen zuverlässig mitteilte, recht häufig auf offener See „der Dampf ausgeht“, so daß man von gut Glück reden kann, wenn man wieder dahin gelangt, wo man herkam. Solch offensichtlichen Mängeln muß regierungsseitig ehestens abgeholfen werden. Eine der englischen gleiche Flottille haben wir nicht nötig. Es genügt eine möglichst schleunige Verbindung des Sees ab Muanza mit der deutschen Küste durch den Bau einer Eisenbahn und daneben Schaffung mehrerer Transportdampfer als Verkehrsvermittler zwischen Eisenbahn und den deutschen Häfen.

Diese Maßnahmen werden um so mehr gerechtfertigt erscheinen, wenn auf Grund der neuesten wirtschaftlichen Erkundungen feststeht, daß die im Westen beziehungsweise Südwesten des Viktoria-Nyansa-Sees gelegene, von etwa 4 Millionen Eingeborenen bewohnten Reiche Urundi und Ruanda, welche geographisch und wirtschaftlich zur

Interessensphäre unseres Sees und zu unserem Schutz- gebiet gehören, eine außerordentliche Fruchtbarkeit (bis zu 95 Prozent der Bevölkerung Ackerbauern), erstklassige, zwischen 1500—2500 *m* über dem Meere gelegene Gras- und Viehzuchthochländer (etwa 400 000 gezüchtete Watusirinder jetzt vorhanden) neben einer Reihe anderer bedeutender Kulturen aufweisen. Von dem gewaltigen Reichtum dieser Seegebietsstriche sprach man schon länger. Nun sich diese draußen von Mund zu Mund gehenden Gerüchte mehr zu Tatsachen verdichten, ist es Zeit, zu handeln und nicht lange zu zaudern. Was England als praktischer Rechner bezüglich seines Gebietes ausgeführt, können wir bezüglich des unserigen auf Grund weit besserer und verlässigerer Grundlagen tun. Nicht zuletzt die englischen Beamten draußen sind es, welche den wirtschaftlichen Wert unseres Seengebiets und dessen Hinterlandes wesentlich höher einschätzen, als den des ihrigen.

Nach dieser längeren, mir aber dringend notwendig erscheinenden Abschweifung vom eigentlichen Thema fahren wir vom Bahnhof Port Florence auf direktem Gleis zum See, in den hinaus zum Anlegen der Dampfer und Verladen der Waren ein auf Eisenträgern ruhender Pier führt. Unter viel lärmendem Geschrei, aber um so rascher wird die Umparkierung in den Dampfer „Winifred“ besorgt.

Das Schiff macht in seinem freundlich hellen Anstrich einen recht guten Eindruck. Die Kabinen erster Klasse sind für uns reserviert; ich gehörte zu der Mehrzahl der Glücklichen, die rasch entschlossen zugreifend sich ein Plätzchen allein zu verschaffen wußten. Kapitän und 1. Offizier sind feine, entgegenkommende Herren, vom Staat angestellt und stehen in der englischen Marine; der erste Maschinist mit dem urdeutschen Namen „Mayer“ macht in allen guten deutschen Eigenschaften. Die Kabinen sind kleiner, als die wir bisher auf unseren Schiffen innegehabt,

aber im ganzen sauber und mit elektrischem Licht versehen. Nur gab es auf der Seefahrt, namentlich abends, ungemein viel Schnacken, und des Nachts mußte man unter dem weißen Fliegenschleier schlafen.

Ein Übelstand brachte mich freilich jeden Abend in nicht geringe Aufregung. In den Kabinen trieben nämlich hauptsächlich bei Beleuchtung daumengroße Käfer in goldgrünem Obergewand und mit verdammt langen Beinen — Kakerlaken hieß dieses Gesindel — ihr störend Unwesen. Macht man Licht, geht das Krappeln und Kriechen an. Am Bettzeug, oben an der Decke, unten herum, überall ein rasches Laufen und dann ins Licht schauen; hinter den Kisten und Koffern hört man's rumoren, aus jedem Hosenbein und Rockärmel an der Wand schielen sie mondsüchtig heraus. Alle Abend vor dem Niederlegen grausige Käferjagd mit dem Pantoffel in der Hand, und schlägt man diese unheimlich flinken Gesellen mit aller Force auf die Breitseite, fallen sie herunter, womöglich in den Nachthemdärmel, und — krabbeln lustig „nach dem Innern" weiter. Diese Kerls haben ein so zähes Leben, daß man sie auch mit dem Stiefelabsatz nicht aufs erste Mal zur Stelle bringt. Und doch, jedes Tier hat seine Bestimmung; und so sollen denn diese Kakerlaken allem Schiffsungeziefer gehörig zusetzen. — Die Küche mit Guanesen als Köchen ist für afrikanisch asiatischen Geschmack gerichtet: viel scharf gewürzte Speisen und Hammelfleisch in allen Schattierungen. Unseren Kapitänen schmeckten die Sachen, uns gingen sie manchmal gegen den Strich.

Schon nach einer kleinen Stunde entführt uns der Dampfer zu einer elftägigen Seerundreise dem unscheinbaren Hafen. Wir befahren zunächst das nördliche, englische Ufer.

Wenn man weiß, daß der in 1180 *m* Meereshöhe sich ausdehnende See eine Fläche von 66 000 Quadratkilometer — ungefähr die Größe Bayerns diesseits des Rheins mit 69 942 Quadratkilometer — bedeckt, so staunt man, beim

Einfahren in die Kariwondobucht wohl eine ansehnliche, aber doch eine auf allen Seiten in der Nähe von Bergland (vielfach in Form von Zuckerhüten) eingefaßte Wasserfläche zu sehen. Diese ganz unregelmäßigen Formationen sind zum Teil größere Inseln, die sich ineinander schieben und so scheinbar den Ausgang versperren. Charakteristisch sind die vor langen Jahren vom Seewasser abgewaschenen Steinmassen in grotesken Formen und Figuren; große Eingeborenendörfer mit den rundum herabgehenden Strohdächern, ganz plastisch gruppiert, wähnt man zu sehen, und doch ist alles Stein. Die Inselberge, hier mit ihrem Busch- und Baumgrün, dort im Blondgoldfarbenton der Steppengrasdürre, und da mit dem rötlich schimmernden Felsgestein bieten namentlich bei Sonnenuntergang schöne, wechselvolle Beleuchtungseffekte. Einzelne der Inseln sind hier noch von Eingeborenen bewohnt und in kleine Kultur genommen. Das Seewasser trägt des gestrigen Regens wegen heute die trübgrüne, sonst die lichtblaue Meeresfarbe.

Gegen Abend werfen wir an der Sonnenseite der Insel Hussinga, die dem engen Ausgang der Kawirondobucht quer vorgelagert ist, Anker. Die Nachtfahrten sind wegen der mannigfachen gefährlichen Untiefen der See nicht ratsam.

Eine unsagbare, idyllische Ruhe; außer unserem Schiff und der Bemannung schien sich weit und breit nichts zu regen und zu rühren. Einige der Kollegen, unsere Jagdhelden, ließen sich mit den Booten ans Land fahren, bald krachte es da und dort aus dem Dickicht und sie brachten später Wildenten und kleine Fischadler (Kormorane) als Beute. Unsere schwarzen Boys angelten in der primitivsten Form, und bald hatten sie sich ein Seeungeheuer in Gestalt eines etwa 20 Pfund schweren Wels als Abendbraten ergattert. Übrigens hörten wir an den verschiedensten Orten von dem übergroßen Fischreichtum des Sees erzählen, ohne daß für dessen energische Ausnutzung Anstalten getroffen werden. Abends saß man einige Stunden beim Essen und später auf Deck bei „Hamburger Goldbock“.

Am andern Morgen macht ein Guanese, der um halb 6 Uhr früh schon Tee mit Gebäck in die Kabine bringt, Tagreveille. Von meiner in der Höhe des Kabinenfensters angebrachten Schlafstätte aus betrachte ich beim Morgenschmauß über die leicht bewegte See weg die hinter den Berginseln aufgehende Sonne.

Mit Tagesanbruch fahren wir weiter, zuerst in westlicher, dann nördlicher Richtung gen Djinja zu den Nilfällen. Stundenlang geht die Fahrt zwischen den Bowuma-Inseln durch. Dieselben wurden vor Jahren noch von vielen Tausenden von Eingeborenen bewohnt; die Schlafkrankheit, die von einer Fliege, ähnlich der Tsetsefliege beim Vieh, auf den Menschen übertragen werden soll und nach den bisherigen Erfahrungen fast rettungslos dessen elendes Hinsterben verursacht, hat diese Eingeborenenbewohner fast völig dezimiert. Dieselbe Erscheinung zeigt sich insbesonders auch auf den gegen die Nordwestküste des Sees gelegenen großen Sesse-Inseln, welche wohl von der Krankheit und ihrer Schreckensherrschaft den Namen empfangen haben. Ihre Bewohner sollen in wenigen Jahren von 120 000 auf etwa 2000 Eingeborene zurückgegangen sein. Alles ist auf diesen Stätten des Todes wie ausgestorben. Nur zwei Missionsstationen der Kongegration der weißen Väter, welche auch außerhalb Entebbe ein großes Spital für Schlafkranke eigens errichtet haben, halten tapfer und treu in ihrem christlichen Liebes- und Opferdienst aus. Und so viele von ihnen sind dort den nahezu sicheren Todesweg der Christenpflicht gegangen. Diese Schlafkrankheit hat bislang unsere Gebiete noch verschont, während sie die englische Provinz Uganda stark entvölkert und auch im Kongostaat große Opfer an Menschen fordert.

In Entebbe trafen wir mit dem als Choleraüberwinder gefeierten Berliner Professor, Geheimrat Dr. Koch zusammen, der sich zum Studium dieses Würgengels mit einer Anzahl Assistenten seit längerer Zeit in diesen Gegenden opfermutig aufhielt. Er sprach sich mit großer Zuversicht

uns gegenüber dahin aus, daß ihm die Heilung dieser Krankheit wenigstens in den Anfangsstadien gelingen werde. Gegenwärtig sucht man vielfach durch Anpflanzung dicht verwachsener Süßkartoffelfelder die Brutstätten im Keime zu ersticken.

So fahren wir gewissermaßen schweren Herzens an diesen Inseln vorüber; außer einigen vereinzelten Fischerbooten nichts Lebendes, kein Dorf, keine Ansiedlung, nichts von Kultur. Währenddessen ist ein scharfes Gewitter im Anzug begriffen, und ein ergreifend schönes Farbenbild liegt über den Inselhöhen. Dort tief violette Trauerstimmung, hier aus wolkenfreier Höhe ein goldenes Sonnenstrahlen, da rotbraune Steinmassen, von dunkelgrünen Busch- und Baumgruppen umstellt, in trister Einsamkeit, dort die Bergwände im fahlen Licht des kurzen, dürrgelben Steppengrases, vor uns im Wetterbereich die langen Höhenlinien im Schwarzdunkelgrau von Nebel und Wolken; die schwarzen Kormorane umkreisen das Schiff, das mitten in Sturm und Regen hineinfährt.

Nach Mittag — das Gewitter war inzwischen gen Süden gezogen — gingen wir in Booten an Land. Die nur aus wenigen Beamtenhäusern und den Strohhütten einer kleinen Askariwache bestehende Ortschaft Djinja liegt, vom See aus kaum sichtbar, auf einem Hügel an der alten Karawanenstraße nach Chartum, das kleine Eingeborenendorf seitwärts in der Nähe der Nilfälle. An der Landungsstelle macht zurzeit noch ein kleiner einfacher Holzsteg Dienst. Ein fester Pier befindet sich gerade im Bau. Eingeborenengefangene, wie bei uns an leichte, lange Eisenketten gefesselt und von Askaris mit Gewehr bewacht, führen am Ufer die umfangreichen Erdarbeiten aus. Ob sie sich der großen Gefahr der Tsetsefliege, die sich an den Uferrändern aufzuhalten pflegt, bewußt sind? Wir schützen uns gegen dieses unheimliche Fliegengezücht durch Umwerfen der Mäntel und ständiges gegenseitiges Kontrolieren.

Den Ausfluß des Nils, wenn man ihn bei dem darüber herrschenden Streit der Gelehrten so nennen darf, bemerkt man, darauf aufmerksam gemacht, schon beim Heranfahren vom See aus, die Nilfälle selbst — nach ihrem Entdecker Rippon, einem Gouverneur von Britisch-Ost-Afrika, gewöhnlich Ripponsfälle genannt — liegen dagegen etwa 25 Minuten landeinwärts hinter hügeligem Terrain. Die Fälle imponieren weniger durch die relativ geringe Tiefe als vielmehr durch die Breite des Sturzfeldes und die Massen der abstürzenden Wasser. Unwillkürlich drängt sich einem hier der Gedanke auf: du stehst an einem weltbewegenden, historisch-geographischen Punkte, nach dem man Jahrhunderte hindurch vergebens gesucht, und, wenn man zumal an die von den Engländern geplante Ausnützung der gewaltigen Wasserkräfte des Nils denkt, an einer für die Zukunft verkehrspolitischen Stelle ersten Ranges, deren Besuch bislang nur wenigen Weißen vergönnt war.

Und dann dieses Landschaftsbild! Zu unseren Füßen zuerst die weite, breite, ruhige, silbern glänzende Wassermasse, zum Teil im dunkelgrünen Schatten des Uferwaldes. Dann, fast in der ganzen Breite, ein mächtiges Ein- und Herunterzwängen der Wasserströme zwischen riesigen, im Sonnenbrand blendend weiß glühenden Felsblöcken. Ein Brausen und Rauschen und Tosen und Hochauffliegen und Flimmern und Glitzern der aufgepeitschten Millionenteilchen in Wasserstaubregen. Weit hinaus gen Norden bis zu den Bergabschlußketten der Ebene glänzt der breite, silberhelle Wasserpfad mit seinen Stromschnellen aus dem dichten Dunkelgrün der weiten Wälder.

Im Hause des englischen Arztes mit dem recht deutschen Namen „Dr. Becker" wurden wir aufs liebenswürdigste auch hier wieder aufgenommen. Bei dieser Gelegenheit lernten wir auch einen Deutschen (Ostpreußen) kennen; der Mann hat sich hier niedergelassen und macht äußerlich den Eindruck eines veritablen Gentlemans; wie er uns mitteilte, verdient er sich draußen viel Geld als Klavierstimmer,

und im übrigen könne man bei ihm alles einkaufen. Als wir uns dann gegen Abend zum Schiff verabschiedeten, trat die Wache unters Gewehr, die Flagge wurde niedergeholt und der Trompeter blies in die See hinaus den Zapfenstreich.

Am andern Morgen machten wir schon um 5 Uhr früh Dampf auf. Die Gewitterstimmung ist noch nicht gewichen. Wir fahren ständig in der Nähe der Nordküste, während gegen Süden und dem eigentlichen See zu uns eine Insel nach der andern den Blick versperrt. Unsere ganze Fahrt bewegt sich heute im Gebiet der Schlafkrankheit. Eine Insel gleicht hier oben der anderen; manche sind mit Termitenhügeln, die ohne Glas als Maulwurfshaufen erscheinen, übersäet, die meisten am Ufer spärlich bewaldet, oben steinig oder mit dürrem Gras dedeckt; auch hier keine Besiedlung; nur da und dort Fischer im sogenannten Einbaum, das sind ausgehöhlte, innen abgestorbene lange Baumstämme, deren Nähte mit Wolle ausgestopft werden, während man die Fugen mit Gummi beschmiert. Vorne in Form eines Schiffsschnabels hat man einen in die Höhe gehenden abgeglätteten Baumast angebracht, auf dessen Spitze das schöne Geweih einer Antilope, unterhalb des Aufsatzes mit Perlen und Büffelhaaren geschmückt, aufgerichtet ist. Hier bekamen wir auch das erste Mal sogenannte „schwimmende Inseln“ zu Gesicht. Es sind das größere oder kleinere losgerissene Landstücke, die trotz ihres geringen Flächeninhaltes auf dem Wasser daherschwimmen und namentlich durch ihr frisches Grün auffallen, ganz besonders aber auf offener See, wo sie, mit höherem Strauchwerk, ja sogar mit einzelnen hohen Bäumen bestanden, auf große Entfernung aus der weiten glänzenden Wasserfläche herausschauen und in ihrer unerwarteten Isoliertheit geradezu geheimnisvoll erscheinen.

Gegen Mittag kommt Entebbe, die Hauptstadt des englischen Uganda-Protektorats und Sitz des Gouverneurs, in Sicht. Der sogenannte Hafen, ein ganz offener Holzpier

und Lagerschuppen mit Wellblechdeckung, ist ganz primitiv. Die Landschaft mit den mehrfachen, in den See hereingehenden Landzungen steigt von den Uferrändern in leichten Erhebungen an und ist vielfach noch mit dunkelgrünfarbigen Urwaldpartien bestanden. Auf solch sanfter Anhöhe dehnt sich das Städtchen aus, dessen Einzelhäuser, in bekannter Einfachheit einstöckig in Stein, beziehungsweise Ziegelmauern aufgeführt und mit ziegelroter Wellblechdachung gedeckt, überaus freundlich aus dem lichten Grün der Bäume und der Gartenanlagen mit ihrer Voll- und Vielfarbenpracht der Blumen und Sträucher und Früchte herausblicken. Schöne, breite Straßen sind neu angelegt, von denen eine nach Kampala, der alten Siebenhügelhauptstadt der Uganda, führt. Dort sitzt noch der zwölfjährige schwarze Eingeborenenkönig „King Dandi" mit Szepter, Diadem, langem Spitzenkragen, halb Eingeborener, halb Gentleman in Pose und Kleidung, mit feinen schwarzen Schnürstiefeln auf dem geschnitzten und samtgepolsterten Thronsessel, aber er „hat nichts zu sagen" und wird ebenso wie seine größeren Häuptlinge mit englischem Gelde in Form von Jahressubventionen in freundlicher Stimmung gehalten. — Die Straße nach Kampala, die in der Nähe der Stadt noch durch Urwald führt, geht auch an den Geschäftshäusern der überall Handel treibenden Inder vorüber. Auf der entgegengesetzten Seite der Stadt liegen zunächst eine Reihe militärischer Gebäude (Offizierswohnungen und Kasernements), noch weiter draußen die schon bei der Einfahrt besonders in die Augen fallende katholische Mission der Weißen Väter mit den Hochbauten des Klosters, der Kirche, des Schul- und Krankenhauses sowie eines Kinderheims, daneben die Ökonomiegebäude und große Garten- und Plantageanlagen. Ein Beweis dafür, daß sich Entebbe unter englischer Herrschaft gut entwickelt, mag die Tatsache sein, daß die Stadt und Umgebung von 400 schwarzen Bewohnern vor zehn Jahren auf jetzt 17 000 angewachsen ist.

Bei unserer Ankunft wurden wir von dem deutschen Vizekonsul und Vertreter der D.-O.-A.-G., Herrn Schultze, und Herrn Geheimrat Professor Dr. Koch empfangen. Da unser verehrter Senior, Oberst v. Massow, mein Coupégenosse und Kabinennachbar, in den letzten Tagen unpäßlich geworden und erhebliches Fieber eingetreten war, begrüßten wir das Zusammentreffen mit dem berühmten Heilkundigen ganz besonders. Wir alle atmeten erleichtert auf, als die ärztliche Diagnose lautete: „In einigen Tagen wieder völlig hergestellt".

An Land besuchten wir zuerst den Botanischen Garten. Derselbe zieht sich auf großem Areal, das früher mit Urwald bestanden war, am Seeufer hin. Die wissenschaftliche Führung übernahm in sehr entgegenkommender Weise der Direktor des „Botanical Garden", der in erster Linie die Sammlung der in Afrika vorkommenden Pflanzenarten, deren Kultur und Ausprobierung zum Zweck hat. Neben herrlichen Rosenkulturen und alten Urwaldriesen und haushohen Tujas fanden wir u. a. den Kartoffelbaum, Zedern aus Britisch-Zentralafrika, Kaffee-, Tee-, Gummi- und namentlich großartige Kakaopflanzungen mit Riesenfrüchten; daneben eine hochinteressante Ficusart, aus deren Rinde ein Tuch gefertigt wird, das die Eingeborenen in der Seegegend als Überhängsel oder als Lendentuch tragen. Jeder dieser Bäume kann des öfteren zu diesem Zweck entrindet werden; die Rinde ist in acht, längstens zwölf Monaten nachgewachsen. Wir haben uns auch hier in der Seegegend von der Richtigkeit dieser Tatsache wiederholt überzeugen können, und der wissenschaftliche Leiter des Botanischen Gartens in Entebbe hat sie uns bestätigt und erklärt. Die Stoffe sind zudem recht haltbar, leicht und porös, kleiden gut und lassen sich, mit den verschiedensten Mustern bedruckt, auch in der Heimat gut zum Drapieren von Zimmerwänden, Balkonen usw. verwenden. Nachmittags ließen wir uns dann auf den zweirädrigen, von Eingeborenen gezogenen beziehungsweise geschobenen Rickschas durch Entebbe hinaus

zum Urwald und schließlich zur Mission fahren. Es ist auffallend, wie die Schwarzen, die für solche Arbeit relativ sehr gut bezahlt werden, sich zu diesen Diensten drängen. Sie springen und rennen wie die Rehe, dabei ständig durch Gesang sich gegenseitig ermunternd und mit lobenden Epithetas auf die weißen Fahrer deren Trinkgelderfreigebigkeit herauslockend.

Abends folgten wir einer Einladung des deutschen Vizekonsuls, an der u. a. auch Geheimrat Dr. Koch und der englische Subcommissioner (NB. ein Baubeamter) mit Damen teilnahmen. Der englische Verwaltungsbeamte begrüßte uns offiziell in geradezu herzlicher Weise, und die Aufnahme seitens der Engländer war wieder eine überaus entgegenkommende.

Es ist übrigens für die koloniale Erfahrung der Engländer bezeichnend, daß sie ihre höheren Beamten und speziell die der Verwaltung nicht etwa gerade aus der Kaste der „Studierten“, sondern vielfach aus der Zahl ihrer draußen erprobten und praktisch geschulten Männer ohne Rücksicht auf spezifische Vorbildung mitten aus dem Leben herausnehmen. Die Ernennung dieser Beamten erfolgt daher auch nicht seitens der heimischen Zentralstelle, sondern durch den Landesgouverneur. Diese Beamten, mit Land und Leuten mehr verwachsen, haben daher Neulingen aus der Heimat gegenüber sehr viel voraus; damit hängt auch die Seßhaftigkeit der Beamten und speziell der Bezirksamtmänner zusammen, die ihren Amtssitz vielfach überhaupt nicht oder erst nach geraumer Zeit wechseln. Da sieht es bei uns freilich etwas weniger gut aus.

Auch bezüglich der draußen stationierten Askaris (farbige Soldaten und Polizisten) haben die Engländer ihr eigenes System. Sie werben für diese Zwecke nicht ausschließlich Sudanesen, sondern Schwarze aus ihren verschiedenen afrikanischen Landesteilen an, dabei von der Erfahrung ausgehend, daß Leute der verschiedenen Stammesangehörigkeit sich nur selten untereinander oder mit den Eingeborenen am Ort zusammen gegen die Machthaber verschwören.

Ganz besonders interessant waren übrigens auch die Erfahrungen, die uns an diesem Abend Geheimrat Dr. Koch über Afrika, das er ziemlich genau kenne, mitteilte. Dr. Koch tritt lebhaft für dieses „herrliche Land“ ein, das bester Zukunft entgegengehe. Man brauche draußen in erster Linie Ansiedler, die Bodenverhältnisse seien für kleine Ansiedlungen besonders günstige; die Ansiedler wären noch notwendiger als die Eisenbahnen; man könne keine Leute brauchen, die schon nach ein paar Jahren wieder als reiche Leute nach Hause wollen, sondern solche, die bei kleinen Anfängen mit 10 *ha* Land ihr gutes Auskommen finden und sich nach und nach leicht hocharbeiten können; gerade die kleinen Ansiedlungen müsse die Regierung in erster Linie unterstützen. Es sei vor allem nötig, wenigstens ein Land unserer Kolonien wirtschaftlich hoch zu bringen, wenn es schwer halte, überall zu gleicher Zeit vorwärts zu kommen; Dr. Koch sprach sich auch sehr energisch gegen den Bureaukratismus aus, der zu seinem Teile auch die Aufstände mitverschulde; mit den Schwarzen draußen könne man im allgemeinen gut auskommen, man dürfe nur nicht in alles und ins Kleinste hineinregieren wollen, das sei das Allerverfehlteste.

Uebrigens wurde auch hier in Entebbe uns wieder von den verschiedensten Seiten das Lob „Deutsch-Ostafrikas“ gesungen.

Und so fuhren wir denn abends, wohlbefriedigt über das, was wir gesehen und gehört, auf den schnellen Eingeborenenvehikeln zum See hinunter in froher Erwartung, daß wir andern Tages unser „gelobtes“ Ostafrikaseegebiet kennen und hoffentlich ebenso hochschätzen lernen, wie die englische Ugandaprovinz.

---

15. (Deutsches Seegebiet.) Bukoba.

Am 20. August dampften wir schon bald nach 5 Uhr früh von Entebbe ab. Heute geht die Fahrt direkt gen Süden, dem deutschen Seengebiet zu. Der Gewitterregen der letzten Tage wird offensichtlich vom See her festgehalten; der Himmel ist bedeckt, die Luft kühl und gar bald geht ein Gewitter mit wohl auch tropischem Platzregen über uns nieder. Weit und breit alles zu, die größeren langgestreckten und stärker bewaldeten Inseln, an denen wir vorüber segeln, schauen aus Nebel- und Regenmassen wie verschleiert zu uns herüber, und die dichten Regentropfen peitscht der Wind mit solcher Wucht auf Deck, daß man trotz der großen Segeltuchdächer von dort oben nach den unteren Räumen flüchten muß. „Selbstverständlich“ konnte man bei solch trübem Wetter auch die heilige Linie des Äquator, die wir heute zum vierten Mal passieren und die so mancher der harmlosesten Seefahrer vergebens suchte, nicht auffinden.

Erst gegen Eintritt der Dunkelheit fahren wir in den sogenannten Hafen von Bukoba ein. Schon haben, bis wir halten, die Abendschatten über Wasser und Land sich gebreitet. Noch grüßen vom hohen Fahnenmast, der einsam am Strand in die Höhe steigt, des Deutschen Reiches Farben freundlich herüber. Dann ist es düster und dunkel geworden. Einige Lichter flimmern und bewegen sich vom Land her. Da kommen auf einem mächtigen, von etwa zwölf martialischen Schwarzen mit ihren leichten, am Wasserende fächerartig auseinandergehenden Rudern förmlich dahingeschnellten Einbaumboot die beiden Offiziere der Station, um uns zu begrüßen. War das ein Moment uns alle bewegender Herzensfreude, so weit von der Heimat, im Herzen Afrikas, und doch auf deutschem Boden deutschen Gruß und Handschlag auszutauschen! Wir sollten gleich mit dem Boot ans Land fahren. Einige von uns stiegen ein, obwohl das Boot schon stark belegt war und die Wellen hoch gingen. Manchmal glaubte man, Licht und Leute seien von den

Wellen verschlungen. Dann hörten wir sie drüben anlegen und ans Land springen. Nun wurde für die „Vorsichtigeren“ von uns, zu denen auch ich mich rechnen darf, das große Ruderboot des Dampfers heruntergelassen, und so kam auch der Rest bald und gut an Land.

Den Eindruck, daß die Hafen- und speziell die Landungsverhältnisse hier sehr primitive sind, fanden wir am anderen Tag vollauf bestätigt. Einen eigentlichen Hafen hat man überhaupt nicht. Die herausgehende Reede liegt gegen die See zu völlig frei, das rückwärts sich ausdehnende Wasser ist zu seicht für einigermaßen größere Schiffe; solche müssen daher bei stürmischer See schleunigst Dampf aufmachen und der offenen See zusteuern.

Das Städtchen Bukoba breitet sich in einer ringsum von Hügeln umschlossenen kleinen Ebene, etwa 1200 *m* über dem Meere liegend, landeinwärts aus; auf der einen Flanke das Stationsgebäude mit Kasernenhof und ringsum von einer hohen Mauer umschlossen. Die Bewohner sind, abgesehen von acht Schutztruppenangehörigen und vier weißen Kaufleuten, Händlern usw., zumeist Eingeborene; dazu eine Anzahl Inder, die im Mittelpunkt des mit ordentlichen Straßen ausgestatteten Ortes ihre Kauf- und Krämerläden haben. Es ist charakteristisch, daß man dieses asiatische Händlervolk auch hier am See überall seine Geschäfte machen sieht. Es leitet so die ersten Anfänge des Kleinhandels in die Wege, namentlich im Wege des Austausches mit den Eingeborenen. Daß diese letzteren dabei gewöhnlich über die Ohren gehauen werden, scheint mir nicht zweifelhaft. Dem Weißen gegenüber ist der Inder der tadellose, feine, gefällige, viel Bücklinge und Sprüche machende, geriebene Geschäftsmann. Ich fürchte aber, daß, wenn diese indischen Händler ohne genaue Kontrolle auf die namentlich im Hinterland wohnenden, wohlhabenderen Eingeborenenstämme losgelassen werden, derartige Handelsbeziehungen nicht zu Nutz und Frommen der deutschen Herrschaft sich auswachsen werden.

Zu dem Verwaltungsbezirk Bukoba, der zur Zeit noch nicht in volle Zivilverwaltung (Bezirksamt) genommen ist, gehören etwa zehn sogenannte Sultanate mit rund 350 000 Eingeborenen; jedes derselben steht unter einem eigenen Sultan oder auch Großsultan. Diese Sultane, unter Mithilfe der einzelnen Stammeshäuptlinge, üben ihren Stammesangehörigen gegenüber noch eine Art Justiz- und Verwaltungshoheit aus. Daher erkennen die Sultane die Oberhoheit des Deutschen Reiches an, das zu diesem Zweck eine sogenannte Residentur in Bukoba als dem Mittelpunkt der im Halbkreis umgelegenen Sultanate errichtet hat. Resident ist zurzeit Oberleutnant v. Stuemer, der als Gründer der Station Wilhelmstal in West-Usambara unter dem Beinamen „der kleine Leutnant" noch in bestem Andenken dort steht.

So ein Resident muß in gewissem Sinn ein gewiegter Diplomat sein. Versteht er dies gut, dann hat er die Sultane und damit die Stämme selbst in der Tasche. Allem Anschein nach — und wir hatten auf unserem großen Tagesmarsch ins Innere die beste Gelegenheit, uns darüber zu orientieren — hat Herr v. Stuemer ein anerkennenswertes Geschick, mit den Schwarzen und deren Edlen zu verkehren, ohne daß diese über seine würde- und machtvolle Stellung nur im geringsten sich hinwegtäuschen. Und ich habe mich auch hier, wie später in Muanza und Schirati, von dem Eindruck nicht losmachen können, daß die einfachen, vom umständlichen und schreibseligen Bureaukratismus mit all jenen kleinen und großen Instanzenwegen nicht angekränkelten Verkehrs- und Verwaltungsformen der leitenden Militärs draußen, wenn nur der leitende Offizier der richtige Mann ist, bis auf weiteres, d. h. solange ein dringendes Bedürfnis nach intensiver Verwaltung nicht besteht, — die besten „amtlichen" Kolonisatoren sind. Man soll sie nur möglichst verschonen mit gar zu viel Verwaltungsdetail. So ist unser „kleiner Leutnant" hier die Seele des Ganzen, ein liebenswürdiger und doch wieder

energischer Mann, sein „eigener Bauherr und Baumeister“.

Bukoba hat meines Erachtens noch eine große Zukunft. Ich sehe dabei ab von den ungünstigen Hafen- beziehungsweise Landungsverhältnissen. Zu einer Verbesserung nach dieser Seite wird ja neuerdings die Verlegung der Stadt gen Süden, nach der sogenannten Kimoanibucht, vorgeschlagen. Die Bedeutung Bukobas ergibt sich aber durch seine Lage als einziger deutscher Platz am westlichen Seeufer mit weitem, kulturfähigem, gut bewohntem, fluß- und waldreichem Hinterland, das üppige Weidelandschaften und in den hier gezüchteten Watussirindern mit ihrem Riesengehörn ein überaus schönes, kräftiges Vieh in großen Herden aufweist.

Ganz besonders blüht hier, von dem bedeutenden Fellehandel abgesehen, als Eingeborenenkultur der Kaffeebaum. Die kleinen Bohnen dienten bislang hauptsächlich als feste Nahrung der Eingeborenen; seit einigen Jahren aber hat ein stets zunehmender Export eingesetzt (1904 noch nicht nennenswert, 1905 schon auf 51 564, 1906 auf 86 868 Mk. gestiegen), und es wurden in den letzten Jahren, im Anfangsstadium des Handels über die Ugandabahn, jährlich über 2000 Tonnen Kaffee, hauptsächlich nach Aden, verfrachtet, wo er, mit dem arabischen gemischt, dann die Weltreise antritt.

Seit die Ugandabahn läuft, hat sich, wie alle Kenner der Verhältnisse erklären, das Aufstreben des Bezirkes Bukoba ganz auffallend bemerkbar gemacht. Hütten-, Gewerbe- (indische Händler) Steuer, Zölle sind gewaltig gestiegen, und das alles, ohne daß große Gesellschaften sich im Bezirk niedergelassen, ohne Reichszuschuß und mit einem Überschuß von 180 000 Rupien für das Jahr 1905/06, wie man berechnete.

Und, was dabei die Hauptsache ist, die Sultane, in der richtigen Behandlung des Residenten, gehen diesem überall entgegenkommend und mitarbeitend an die Hand.

Vieh- und damit Milch- und Butterwirtschaft werden hier besonders florieren, wenn durch Schaffung von Verkehrswegen bessere Absatzverhältnisse sich ergeben. Man will jetzt insbesondere auch Kreuzungsversuche mit Zuchtvieh aus der Heimat in die Wege leiten.

Um nun auch mal so einen ganz unmittelbaren Eindruck von den landeinwärts gelegenen Gegenden und ihren Bewohnern zu bekommen, war für den nächsten vollen Tag ein Besuch verschiedener Sultane ins Auge gefaßt. Schon um halb 6 Uhr früh brach die Karawane, bestehend aus einigen Polizeiaskaris in Waffen, einer größeren Anzahl von Trägern mit Zelt-, Küchen- und Kellerlasten, auf; die beiden Offiziere und auch manch neugieriger Eingeborener gaben uns das Geleite. Welch ein Unterschied gegenüber den Landschaftsbildern, die wir bisher gesehen. Viel hügeliges Land, zunächst waldlos, aber Weidelandschaft mit viel frischem Grün, dazwischen durch fließendes Bachwasser und schwarzerdige, schwankende Sumpfniederungen. Die Eingeborenenanpflanzungen mehren sich, und stramme Viehherden beleben das Bild; dann wieder ganz unvermittelt an den Berghängen Haine von großarmigen, frischgrünblättrigen Bananenstauden mit den schwergewichtigen Trauben ihrer köstlichen, süß-frischen Früchte.

Außerhalb seines Dorfes erwartete uns auf dem Wege der Kleinsultan M u n t u von Kiamtwara mit etwa 4—500 Leuten seines Stammes, die Männer in voller Waffenausrüstung, die Weiber, zumeist in Baumrindenstoffe gekleidet, mit ihren Kindern. Der Sultan, ein junger, nicht unschöner, halb in deutsche Uniform gesteckter Mann mit Schleppsäbel, wurde von uns mittels Händedruck begrüßt, die Vorstellung in der Landessprache durch Oberleutnant v. S t u e m e r besorgt. Die Eingeborenen, deren Nähe uns schon ihr weithin hörbares, eintöniges Singen, Summen und Schreien und die Krafttöne der Tanztrommel angezeigt, begrüßen uns durch Kniefallen und wiederholtes, rhytmisches Zusammenpatschen der Hände, letzteres das besondere Zeichen

der Verehrung. Dann werden unter der lärmenden Begleitung von Trommel- und Blasinstrumenten von der waffenfähigen Alt- und Jungmannschaft einige wilde Tänze aufgeführt; dabei schreien und lärmen die Herren der Schöpfung „nach Noten“, während die ständig an der Stelle auf und ab trampelnden Weiber ein mehr stummes, aber eintöniges Nasenlautsummen zum besten geben. Wir verabschieden uns bald und ziehen weiter. Der Weg geht auf der Anhöhe fort durch ein Dorf, das förmlich aus hohen, großen Bananenhainquadraten zusammengesetzt ist. Überaus wohlgepflegte, breite Wege führen dazwischen durch. Rückwärts versteckt liegen im reizenden Frischgrün der Blätter die Strohdachhütten, die einzelnen Quadrate und ihre Bogenliniengrenzen sind gegen die Wege abgeschlossen durch dichte, lebende Hecken, an welchen man wieder so recht die schaffende, treibende Wundermacht der Tropen vor Augen sieht: dünne, dicke, lange, kurze Äste der verschiedensten Baum- und Straucharten sind hier ganz unregelmäßig einfach und ohne alles weitere in den Erdboden gesteckt; alles wurzelt rasch, treibt aus, grünt, wächst in die Höhe und in die Weite, und der dichte, hohe, feste Zaun in seiner Vielfarbenpracht der Blüten und Blätter ist fertig. Hinter ihm passen verstohlen die dunkeläugigen Damen auf, die Männer und Kinder, letztere zumeist reizende, zutrauliche, frische Geschöpfe, kommen heraus an den Weg, werfen sich in die Knie und begrüßen uns alle durch Aufheben und Zusammenklappen der Hände, was mich gerade von den Kindern mit den kleinen Händchen, aber längeren Armen und den offenen, schwarzen Augen wirklich gerührt und besonders erfreut hat.

Hier in der Nähe finden wir auch schöne Waldbestände mit mächtig hohen Bäumen, Eingeborenenkulturen von Erdnüssen, Mtama (Negerkorn), Mais, Kartoffeln u. a., die recht in Ordnung gehalten scheinen, ebenso wie die Fahr- und Gehwege.

Wir sind inzwischen in ein Tal hinabgestiegen. Auf



Gross-Sultan Mutahangarua mit seinem Gefolge.
Bukoba, Viktoria Nyansa-See.



Wasserträgerinnen am Strand von Muanza (Viktoria-Nyansa-See).

der anderen Seite desselben, die wir in glühender Mittagshitze ersteigen müssen, zeigen sich die typischen Steinformen der südlicher gelegenen Seeuferlandschaften, ganze Steinfelslager, gegen die Höhe zu grauweiße Steinkolosse und Blöcke in allen Größen und Formen, durch die und über die man sich hindurch- und hinüberzwängen und balanzieren muß. Auf der breiten, ebenen Gipfelfläche erwartet uns der Großsultan Mutahangarua von Kisiba mit seinen Leuten. Schon im Hinaufsteigen hören wir von weitem das eintönige, bald lauter, bald wilder klingende, dumpf tosende Schreien und Singen der Massen. Wir haben die nun völlig ebene, nach der einen Seite bewaldete Fläche der Bergwand erreicht. Ein einzigartiges Schauspiel! Zu beiden Seiten der breiten Straße stehen viele Hunderte von Eingeborenen Spalier, alle im lang herabwallenden, weißen Gewande; unter ihnen viele Christen, die zum Zeichen dessen den über die Brust herabgehenden Perlenrosenkranz mit dem schwarzen Kreuze tragen. Innerhalb des Spaliers war gleich an der Spitze die dreimännige Militärmusikkapelle und die Leibwache des Sultans, in roten Kitteln und weißen Hosen und mit Vorderladern ausgerüstet, postiert. Bei unserem Herannahen erscholl das deutsche Kommando „Präsentiert das Gewehr!", die Leibwache stand stramm mit „Augen rechts" und vorgehaltenem Gewehr, die drei Hörnermänner blasen so etwas wie einen Eingeborenenpräsentiermarsch, und — da schreitet schon der Großsultan Mutahangarua auf uns zu, nach Chinesenart in gelbseidenem, weit herabfallendem Gewande, über die Schultern einen schweren, reich mit Gold gestickten, bis zu den Füßen herabgehenden rotseidenen Mantel geworfen, dessen Seitenteile, Edelknaben in feiner Haltung und weißer Gewandung gleichend, Eingeborene tragen, auf dem Kopf den breitrandigen, runden Staatshut. Unwillkürlich wähnt man einen hohen kirchlichen Würdenträger vor sich zu haben.

Der Sultan ist ein junger, frischer Mann, der kaum die Mitte der Zwanziger überschritten, mit nicht unschönem,

intelligentem Kopf und einem gewissen Anstand in Bewegung und Haltung. Zuerst die feierliche, fast zeremonielle Begrüßung zwischen ihm und dem Residenten, Oberleutnant v. Stuemer; dieser stellt dann uns einzeln vor. Dann gehts in feierlichem Zuge zwischen der Spalier bildenden Menge, die vielfach auf den Knien uns freundlich und mit größter Aufmerksamkeit begrüßt, hindurch zum großen freien Lagerplatz, wo für uns inzwischen Küche- und Speisezelt aufgeschlagen sind. Erst hier nimmt man wahr, welch ungeheure Massen von Eingeborenen, darunter die waffenfähigen Männer dreier großer Stämme mit ihren Frauen und Kindern, die Männer und Jungen alle in voller Kriegsrüstung, zusammengekommen sind.

Auch hier erregte unser Kollege, Amtsgerichtsrat Schwarze, durch seine Größe, martialischen Vollbart und, wie ich meine, nicht zuletzt durch sein Embonpoint die besondere Aufmerksamkeit der Schwarzen; ob sie dabei mehr von dem Gefühl der Lüsternheit oder der rein menschlichen Verwunderung beschlichen wurden, möchte ich freilich unentschieden lassen.

Nachdem wir uns den ersten Eindrücken dieses überaus wirkungsvollen Massenschauspiels hingegeben, werden zunächst die Anstrengungen des mehrstündigen Marsches im schattigen Zelt bei lang entbehrter deutscher Mittagskost, Suppe, Rindfleisch mit Gemüse und Kartoffeln, Geflügelbraten mit Salat, Mehlspeise, vergessen. Auch der Sultan hatte sich, und zwar in tadellos weißes Stutzergewand gekleidet und auf dem Haupt den weißen Stürmer eines Berliner Korps, hierzu eingefunden. Er verstand es nicht nur, des Eßbestecks sich zu bedienen und den verschiedenen Speisen und dem Wein Geschmack abzugewinnen, sondern er wußte sich auch in allerdings ziemlich gebrochenem Deutsch mit uns zu unterhalten, nachdem wir gegenseitig Visitenkarten auf seine Initiative hin ausgetauscht hatten. —

Nach Aufhebung der überaus originellen Tafel führte

uns der Sultan zunächst zu seinem „schön Haus“. Es ist äußerlich in modernem Stil mit einer Art Säulenvorhalle aus Stein gebaut. Im „Wohnzimmer“ steht ein „Schreibtisch“, den aber der Eigentümer wegen seiner vielen Fächer nicht recht zu behandeln versteht. Wir zeichnen unsere Namen in ein improvisiertes „Fremdenbuch“ ein, während er selbst mit gut markierter Handfertigkeit seinen Namen noch höchst eigenhändig auf die Visitenkarte schreibt. Auf einem kleinen, hölzernen Tischlein stehen zwei bis drei Porzellansuppenteller mit Eßbesteck und einigen Weingläsern als „leere“ Staffage, an einer Wand hängen etwa acht bis zehn Stürmer und andere Studentenmützen, dort eine alte Kommode, darüber ein recht kleiner Spiegel, und als Bilderschmuck dienen die bekannten vielfarbigen, kleinen, uneingerahmten Kunstwerke, die man da und dort bei größeren Einkäufen in Deutschland beigepackt bekommt. Mit großer Freude zeigte uns der Sultan all diese seine Habseligkeiten, die er zumeist von den deutschen Militärs in Bukoba als Geschenke dankbarst in Empfang genommen hatte. Einer geradezu spartanischen Einfachheit erfreute sich sein „Schlafzimmer“, ein eisernes Bettgestell, kein Wasch- und kein Nachttischchen, aber ein ganzer Berg von alten, mit Papier oder Stroh gefüllten Holzkisten, — das war all sein Reichtum.

Vor dem Palast führen dann etwa zwanzig Schwestern und ebensoviele Brüder des Sultans, sämtlich nahezu unbekleidet, die Mädchen zumeist prächtige Erscheinungen mit reichem Hals-, Arm- und Fußgelenkschmuck, ihre eigenartigen Tänze auf, die hauptsächlich in leichten Bewegungen der Arme und rhythmischem Hüpfen und Trippeln der Füße am Platz bestehen und von wenig melodiösem, summendem Singen, dagegen von dem schellenartigen Klappern des vielen metallenen Schmuckzeugs begleitet werden.

Dann durften wir, eine ganz besondere Auszeichnung, die durch hohe Holzzäune von der Außenwelt

geschiedenen Privatstrohhütten des Sultans mit all seinem weiblichen Ingesinde besuchen. Hier die Milchhütte mit der heiligen Herdstelle, deren Feuer zwei Frauen ständig in Brand halten müssen, und mit den langen, aus fertigem Stroh ebenso kunstvoll als fest geflochtenen Milchgefäßen; dort die verschiedenen „Frauen"-Hütten, in denen die Lieblingsdamen des Sultans auf prächtigen Fellen oder Strohmatten hocken und des Rufes ihres Herrn und Gebieters harren; es waren zumeist feine, zartere, in Seidenstoffe gehüllte Frauengestalten, von denen man allerdings außer den Händen, die sie uns zum Gruße reichten, und den Augen, die im Lichtscheine der kleinen Einschlupfsöffnung geisterhaft leuchteten, im Innerdunkel der Hütte nicht vielmehr zu sehen bekommt; dann die Hütte der Sultansmutter, einer freundlichen Alten, die, als man ihr gesagt, wer wir sind, laut auflacht vor Freude und uns die Hände schüttelt. Hier stehen auch die „Hofdamen" der Mutter in der Nähe, alte, schwermütige Weisen vor sich hinsummende Weiber.

Und was soll ich schließlich noch sagen von den Tänzen und Gesängen der Massen selbst? Es war ein ununterbrochenes, mehrere Stunden andauerndes Hüpfen, Springen, Schreien, Johlen, Hörnerblasen, Trommelnschlagen, kurz, man mochte meinen, alle Teufel seien losgelassen. Ganz unheimliche Kerls waren besonders unter den Musikern zu sehen; es schienen dabei so eine Art „Zauberer" zu sein, zum Teil alte, abgemagerte, scheußlich schielende Leute, die, über den Vorderkörper herab die lange, aus hohlen Baumstämmen hergestellte Trommel schleppend und fortgesetzt bearbeitend, bis in die Höhe unserer Köpfe hüpfen, uns angrinsen und die Zähne zeigen, solange, bis ihnen der Atem ausgeht, während die dicht umstehende Menge teils mitbrummend und schreiend am Platze auf und niederhüpft, teils beim Hüpfen und Springen die mächtigen Speere hoch oder seitwärts stößt. Bei all diesem Treiben trat es uns so recht deutlich vor Augen, wie leicht es solchen

Zauberern und Kraftmusikern gelingen mag, die Massen zu hypnotisieren und zu fanatisieren, ja förmlich zur Raserei zu bringen, besonders dann, wenn auch das Eingeborenenbier, die Reis- oder Hirsepombe, seine Schuldigkeit getan hat. Wir statteten den einzelnen Banden unseren „tiefgefühltesten" Dank ab durch Zuwerfen von Kupfermünzen. Zeigte man ihnen kleine Silberstücke, dann spotteten die Fixigkeit ihrer Glieder, die Proben ihrer Lungenfertigkeit und ihre Augenverrenkungen jeder Beschreibung. Auch niedliche See-(Kauri-)Muscheln, die im Seegebiet vielfach noch als Zahlungsmittel im Gange sind, warfen wir mitten in die Menge. War das ein Ringen und Balgen und ein Ambodenherumwälzen, bis diese kleinen großen Güter in Sicherheit gebracht waren. Und mischte man sich in seiner Freigebigkeit mal etwas ungenierter unter die Massen, da hatte man alle Not, wieder ganz und nicht halb zerdrückt herauszukommen, und ich selbst konnte von einer mich umringenden Schar von etwa 12—14jährigen Mädchen mich nur durch schleuniges Zuwerfen meiner letzten Perlen- und Muschelschnüre befreien.

Das einzigartige, „wildromantische" Schauspiel schloß damit, daß unser Photograph die ganze Masse der Eingeborenen in geordnetem Abmarsche an seinem Kasten im Schnellschritt vorbeidefilieren ließ; das hätte dann so den richtigen Einschlag für unsere Guckkästen zu Hause gegeben. Aber wie es eben in den Tropen öfters „anders geht, als man denkt", so auch hier: der Drehapparat — versagte. Nun waren wir aber auch des Getöses und Gedränges müde, und noch ein Stück Weges vom Sultan und seinem Gefolge begleitet, zogen wir wieder seewärts.

Aber kurz vor Bukoba ging der Zauber von neuem los; denn außerhalb der Stadt erwartete uns der Großsultan Kahigi von Kyanga mit seinen trommelnden, brummenden, singenden, und tanzenden Stammesgenossen. Wir überließen diese bald sich selbst und folgten dem Sultan

in seine „Residenz“ am Platz. Kahigi ist ein hochgewachsener, schöner Mann mit ganz urbanen Manieren; er empfängt uns in weißer Europäerkleidung, auf dem Kopf den Tropenhelm mit dem großen vergoldeten Reichsadler auf der Stirnseite und als Waffe einen stark verrosteten langen Schleppsäbel. Wir unterhalten uns mit ihm bei manchem Glase Whiskysoda recht gut, während seine „Hofnarren“ dazwischen ihr Possenspiel treiben. Kahigi gehört übrigens zu den Sultanen, die, wie neuere Berichte bestätigen, selbst Plantagenkulturen im Großen betreiben; so soll er größere „Schamben“ (Eigenkulturen) in einer Holzart angelegt haben, denen die Tropenameisen endlich mal nicht ankommen können.

Abends machen wir noch einen Rundgang durch den sauberen Ort mit seinen sauberen Straßen, durch's Askariviertel mit seinen Strohdächern zu den Wellblechkaufhäusern der moschusduftenden Araber und Inder, die uns durch eine Deputation begrüßen. Morgen früh fahren wir nach Muanza weiter.

---

16. Muanza.

Ehe wir Bukoba verlassen, sei gerade hier mit wenigen Worten der Missionstätigkeit der dem deutschen Missionshaus Trier entstammenden „Weißen Väter“ (pères blanc) gedacht. Denn ihr eigentliches Arbeitsfeld erstreckt sich speziell auf die Landschaften westlich, südwestlich und südlich des Viktoria-Nyansa (Apostolisches Vikariat Unjanjembe). An der Spitze desselben steht der auch in kolonialen Kreisen wohlbekannte und verehrte greise Bischof Hirth, der uns schon am ersten Morgen in Bukoba durch eine besondere Deputation, mit einem Pater an der Spitze, begrüßen und zu einem Besuche nach der Missionsstation Marienberg einladen ließ. Leider waren wir schon auf dem

oben geschilderten Marsche zu den Sultanen, und wir mußten, da wir in Bukoba nur den einen Tag zur Verfügung hatten, zu unser aller Bedauern von dem ursprünglich geplanten Besuche absehen.

Die „Weißen Väter" sind es insbesondere, die zurzeit die großen Landschaften Ruanda und Urundi ausschließlich missionieren und, wie Generalsekretär Fuchs, in dem Bericht über seine letztjährige Erkundigungsreise im mittleren und nördlichen Deutsch-Ostafrika mitteilt, „die beiden Länder mit einem Netz von Stationen überzogen haben". Herr Fuchs, wohl einer der besten Kenner Deutsch-Ostafrikas, spendet der Tätigkeit der „Weißen Väter" großes Lob; er rühmt nicht nur die überaus freundliche Aufnahme, die er auf den Missionsstationen gefunden, sondern ganz besonders deren wirtschaftskulturelle Tätigkeit, hier in Aufforstungen der vielfach holzarmen Gegenden (Anpflanzungen von Hunderttausenden von Nutzholzbäumen, darunter speziell Eukalyptenkulturen, dann der „ameisensicheren" Holzart „msafi"), dort Anlagen von üppigen Getreide-, namentlich „europäischen" Weizenfeldern und von unseren besten Gemüsesorten, an anderer Stelle wieder Fruchtbäume, Kaffee- und Tabakpflanzungen, (die im Jahre 1900 gegründete Station Issavi hat mit ihrem Tabak auf der Landwirtschaftlichen Ausstellung in Daressalam 1905 den ersten Preis davongetragen; die daraus von einem Bruder [Rheinländer] in seinen Mußestunden gefertigte Zigarre soll „nicht schlecht schmecken"). —

Die Tätigkeit der Mission ist hier meines Erachtens eine ganz besonders bedeutsame, weil diese reichen, stark bevölkerten Länder zurzeit noch nicht in förmliche Verwaltung genommen und ihre Grenzen im Interesse deren ruhigen Entwicklung, und namentlich um Reibereien und Unruhen der Eingeborenen durch die Quertreibereien und wirtschaftliche Ausplünderung seitens der indischen Händler hintanzuhalten, bis auf weiteres für Privatpersonen geschlossen sind. Will man nun nach und nach langsam an

die vorsichtige wirtschaftliche Erschließung dieser besonders gesegneten Länder gehen, dann werden die Missionsstationen nicht nur gut vorgebaut haben, sondern die Regierung wird der aufklärenden, fürsorgenden und beratenden Tätigkeit der Mission den Eingeborenen gegenüber erst recht nicht entbehren können.

Am 22. August gingen wir schon vor fünf Uhr früh in See. Unser Kurs führte direkt südöstlich nach dem etwa an der Südspitze des Viktoria-Nyansa gelegenen Muanza. Während wir bisher immer mehr und mehr in der Nähe des Ufers und der diesem vorgelagerten kleineren und größeren Inseln fuhren, segelten wir jetzt „durchs Volle": nur Himmel und Wasser über und um uns. Dann hatten wir einige Stunden mit Gewittersturm und unheimlichen Regengüssen zu kämpfen. Nachdem wir die kleinen Inseln „schwarzer" (bewaldet) und „weißer" (unbewaldet) „Bruder" passiert und inzwischen wieder über die weite, glänzende Seefläche die brennende Mittagssonne ihre Strahlen breitete, erschienen gen Osten am Horizont die dunstblauen Höhenlinien von Ukerewe.

Gegen halb 4 Uhr nachmittags fuhren wir in den Hafen von Muanza ein. Ein unvergeßliches Landschaftsbild. Zwischen vorlagernden Inseln und hoch herausgehenden Felsenriffen durch geht die Einfahrt; dahinter in weitem Bogen sich dehnend die Hafenbucht, rückwärts und seitwärts umschlossen von fortlaufenden Hügelketten, deren höhere Flankenreihen nach der See heraus dunkelwaldige Wände schmücken; überall aber ragen aus Wald und Wasser, von den Seewellen umspült und als Ruhe- und Äsungsplätze der mächtigen schwarzweißen Seeadler und der Kormorane und nicht zuletzt zu sonnenheißem Stilleben der blauroten Leguane dienend, die pittoresken, grauen Steinfelsmassive mit ihren weiß gebleichten Häuptern. Zwischen Hügelwänden und See breitet sich im Vordergrund die Stadt, in Busch- und Baumgrün eingebettet, nach der Breitseite aus; Kokospalmhaine heben



Muanza am Viktoria-Nyansa-See. Negerdorf.



Strandszene bei Muanza (Viktoria-Nyansa-See).

sich dazwischen solidär ab. Direkt vom Strand weg dehnt sich nach rückwärts aus ein zurzeit noch sandwüstlich gehaltener ebener Platz mit einzelnen öffentlichen Gebäuden, wie Schauri- (Gerichts-) Halle, „Messe“ (Kasino) u. a.; er soll zu einem öffentlichen Garten angepflanzt werden. Hinterhalb, hoch über der Stadt, in ihrer Anlage und mit den hellglänzenden Steinmauern kleinen Forts ähnelnd, blicken aus schattenloser Bergwandleere die beiden Offiziershäuser und deren in Serpentinen laufende, gut erhaltene Zugangspfade herunter. Links gegen die Waldflanken heben sich die vielen runden Strohdachhütten des Eingeborenendorfes von der grünen Unterlage ab.

Und welches Leben am Strand, als wir am Landungspier festmachen! Zu Hunderten haben sich die Eingeborenen in ihren lang herabgehenden weißen Baumwollstoffen, aus denen man das Schokoladebraun der Körperfarbe durchleuchten wähnt, meistens große, kräftige, schlanke Gestalten, dem Strand entlang zusammengedrängt. Auf den vorliegenden öffentlichen Gebäuden (Alte Boma, Zollamt, Kasino und Schaurihalle) flattern die schwarz-weiß-roten Fahnen.

Ein militärischer Vertreter der Station, staatliche Beamte und die Chefs der hier plazierten großen deutschen Handelsfirmen, aber auch zwei Patres der „Frères blancs“ in ihren weißen Habits, darunter Pater Conrads, ein Essener Kind, und als Botaniker, speziell Käferkenner und -sammler, in der Wissenschaft wohl bekannt, begrüßten uns an Bord. Der Stationschef, Oberleutnant Baumstark, ein Württemberger, lag bei unserer Ankunft schwer erkrankt an Malariafieberrückfall darnieder.

Muanza ist nicht der gesunde Platz wie Bukoba. Vielfach trifft man in den der Stadt umgelagerten Niederungen sumpfige Seewasserpfützen, und durch die Stadt windet sich ein aus dem Innern kommender Bach, dessen dunkelbraungrünes, stagnierendes Wasser weit und breit die Luft verpestet. Das sind so die richtigen Zucht- und Brutstätten der Anophelesfliegen, der bekannten Malariaübertrager.

Namentlich nach Sonnenuntergang und an Land in der Nähe des Wassers werden diese Stechfliegen und anderes Mückengetier zur förmlichen Landplage. In dichten Schwärmen dringen sie unaufhaltsam und unaufhörlich durch die der kühlen Abendluft wegen offen gehaltenen Fenster und Jalousien herein zum Licht, das sie summend und verdunkelnd umschwärmen. Daneben fallen sie, wenn auch immer vereinzelt, über die Menschen her und stürzen sich in Suppenschüssel und Weingläser. Einen gefährlichen Gegner haben die Plaggeister hier am See an den Nachteulen. In Scharen halten diese sich abends in der Nähe der Wohnungen auf, um in kurzen Absätzen immer wieder über die Fliegenschwärme herzufallen.

Im Interesse der Gesundung des Ortes tut hier schleunigste Abhilfe not; auch Geh. Rat Dr. Koch sprach sich in diesem Sinne uns gegenüber aus. Mittels Röhrenlegung ließe sich die Entsumpfung wohl leicht und ohne erhebliche Kosten durchführen. Und warum man diesem alten Mißstand nicht schon lange auf den Leib ging? Ich meine, daß auch hier wieder einmal Vater Bureaukratismus Gevatter gestanden, der einem so bedeutenden und aufstrebenden Platze wie Muanza, dessen Zolleinnahmen in ständiger Steigerung von 185 Rupien im Jahre 1900/01 auf rund 300 000 Rupien im Jahre 1906/07 gewachsen sind, einem Platze, der jezt allein gegen 100 000 Rupien Hüttensteuer pro Jahr aufbringt, — nur einige wenige tausend Mark zur Deckung all der großen und vielseitigen, im öffentlichen Interesse gelegenen Bedürfnisse etatsmäßig zuweist. Möge es nun mit der ab 1. Januar 1907 erfolgten Einrichtung der Zivilverwaltung (Bezirksamt) in Muanza, welche selbst erst wieder eine kommunale Verwaltungstätigkeit und Zuweisung beträchtlicherer Mittel an die Kommune ermöglicht, einen kräftigen Ruck vorwärts gehen. Überhaupt kommt es bei unseren kolonialen Anlagen meines Erachtens zuerst weniger darauf an, daß sie möglichst rasch nur ergiebige Einnahmequellen des Reiches werden,

sondern daß sie vielmehr durch sachgemäße, vom weit entfernten grünen Tisch her weniger eingeengte Verwendung ihrer Mittel zunächst gediegene Unterlagen für ihre gesundheitliche und wirtschaftliche Weiterentwicklung schaffen. Die Fehler auf diesem Gebiet führen erfahrungsgemäß dazu, daß unter Störung dieser Entwicklungsperiode die bezüglichen Einnahmen mit Zins und Zinseszinsen vom Reiche später wieder in Ausgabe gestellt werden müssen.

Es erscheint mir daher auch gänzlich verfehlt, den so genannten Militärstationen, welche naturgemäß überall, und nicht zuletzt im Gebiet des Viktoria-Nyansa-Sees, den Grund stein zu legen haben für den wirtschaftlichen Aufbau ihres Gebiets, überall die Hände zu binden durch kleinliche Verkümmerung ihrer Etats. Gerade die Stationen am Viktoria-See könnten hier manch traurig Liedlein singen.

Mit wie wenig Weitblick bei uns weniger draußen, als in Zentralverwaltung und Parlament oft gearbeitet wird, dafür lieferten gerade Muanza und seine Hafenverhältnisse den sprechenden Beweis. Seit Jahren läßt sich dort der ständig zunehmende wirtschaftliche Aufschwung statistisch buch- und ziffernmäßig nachweisen. Trotzdem haben wir dort, von Eisenbahn und Seedampfern gar nicht zu reden, in geradezu spießbürgerlicher Zurückhaltung nicht einmal einen Verladungspier gebaut. Das haben erst die weitblickenden Engländer mit eigenem Gelde besorgt und dadurch natürlich ihre Vormachtstellung auf dem See noch weiter gefestigt. Aber auch der 120 *m* lange, aus Stein und Holzmaterial neugebaute Pier hat sich jetzt schon als viel zu klein erwiesen ebenso wie unser ganz dunkler Zollschuppen, die beide kaum ein Drittel der angelieferten Ware aufnehmen können. Unser Schiff ladet hier drei Tage lang Tag und Nacht hindurch aus und ein, und der ganze Pier ist mit den einzuladenden Waren vollgestellt, so daß auch wir nur den weitaus geringeren Teil der Fracht mitnehmen können. Vergrößerung oder Neuanlage des Zollschuppens, der dem Verkehr geradezu Hohn spricht, sowie

Erweiterung und Verlängerung des Piers tuen dringend not.

Für einen großen Fehler hält man es auch allgemein, dass zwischen Muanza, das seit März 1905 an das Telegraphennetz über Tabora angeschlossen ist, und Bukoba keine telegraphische und ferner keine, wenn auch kleine, deutsche Schiffsverbindung zwischen diesen Orten und nach dem benachbarten Ukerewe besteht. Diese Mängel dürften sich im Falle eines schnell ausbrechenden Aufstandes schon vom Standpunkt gegenseitiger Hilfeleistung und schützender Aufnahme von Beamten, Ansiedlern und Missionaren bitter rächen.

Das Aus- und Einladen der Güter besorgen flink und unter stetem, gegenseitig anfeuerndem Singen die Eingeborenen, während die zollamtliche Behandlung unter deutscher Oberleitung fast ausschließlich seitens indischer Unterbeamten erfolgt. Auch beim deutschen Postamt in Muanza hat man diese Inder zu niederen Manipulationsarbeiten herangezogen. Ich möchte auch hier, ganz abgesehen von der moralischen Unterstützung, die durch solche staatliche Inanspruchnahme der gelben Brüder dem Islam zuteil wird, vor solchen amtlichen Verbindungen gewarnt haben. Es ist bekannt, daß die Inder auch hier am Seegebiet überall ihre Hände im Spiel haben, überall an der Übervorteilung und Ausbeutung der Eingeborenen vorzugsweise mitarbeiten. Verschließen wir dieser „indischen Gefahr" nach Möglichkeit wenigstens den Zugang zu wenn auch subalternen amtlichen Stellungen. Es werden sich, macht man nur einmal den Anfang, nach und nach genug einheimische junge Leute finden lassen, die in den Missionsschulen zu guten, brauchbaren deutschen Untertanen herangezogen sind. Der gegenwärtige Zustand entspricht nicht unseren Interessen, unserer Kulturmission und verschafft uns nicht das nötige Vertrauen der Eingeborenen, die für ihre geringschätzige Behandlung seitens der Inder volles Verständnis haben.

Hinter dem Zollschuppen liegt die alte Boma mit großem Innenhof, in der die Askaris und auch die Strafgefangenen untergebracht sind. Die letzteren, unter denen man auch verschiedene Inder gefesselt sieht, haben sich meistens gegen das fremde Eigentum verfehlt (Diebstahl und Betrug); sie werden meines Erachtens ganz zutreffend mit öffentlichen Arbeiten (Anlegung von Straßen) beschäftigt.

Diese Boma ist ringsum mit einer so niederen Steinmauer umgeben, daß man sie unschwer übersteigen kann, ein Umstand, der für den Fall eines Aufstandes uns sicherlich verhängnisvoll werden würde. Und von der Möglichkeit eines solchen wurde hier viel gesprochen. So erzählte man uns, daß bereits im Jahre 1905 ein Aufstand geplant war mit folgender Generalidee: Scheinüberfall der Missionsstation Ukerewe in der Erwartung, daß dieser durch die Militärstation Muansa Hilfe gebracht werde. Muanza selbst ist dann von Verteidigern entblößt und fällt leicht durch Überrumpelung. — Und es ist Tatsache, daß im Jahre 1905 der Ausbruch des von dem mächtigen Stamme der in der Nähe seßhaften Wassukuma geplanten Aufstandes nur durch das schnelle Eintreffen der Marineinfanterie, deren Beförderung von der Küste ins Innere wiederum nur der englischen Ugandabahn zu danken war, verhindert wurde.

Muanza selbst ist zudem riesig bevölkert, wenn auch zu einem Teil von dort nicht eingesessenen Stämmen. Massenhaft, zu Tausenden strömen die Eingeborenen, darunter vor allem die als Arbeiter und Karawanenträger vielgesuchten Wassukuma und Wanyamwesi, hier zusammen. Ein ungeheures Leben geht durch die breiten, wohlgepflegten Straßen der Stadt. Überall werden neue Häuser mit Steinwänden, für welche die nahen Steinfelspartien das leicht zu beschaffende Material abgeben, angelegt, und Ziegel- und Backsteine werden nahe der Stadt aus den Lehmgruben gegraben, geformt und sofort an der Tropensonne gebrannt, und unausgesetzt, Mann für Mann hintereinander gehend,

wird dieses Material auf dem Kopf zur Baustelle getragen. Rechnet man dazu die vielen, an Eingeborenenträgern reichen Karawanen, die ständig aus und nach dem Hinter- und Vorderland, darunter namentlich aus dem Kongostaat, über Udjidji am Tanganyikasee hier ein und ausgehen und herumlagern, dann kann man sich annähernd eine Vorstellung von dem Eingeborenenverkehr und seinen Gefahren in dieser von der Küste so weit abgelegenen Seegebietsgegend machen.

Dazu kommen die vielen Geschäftsstellen und offenen Kaufläden der Inder, die auch fast ausschließlich die Neubauten aufführen. Die Eingeborenen machen ihnen gegen den geringen Tagelohn von 10 Heller oder 3 Rupien pro Monat die Maurer, Träger, Handlanger usw., und schließlich sind diese Schwarzen wieder die einzigen Abnehmer der Inder, denen sie auch schon wegen ihres Lohnes förmlich ausgeliefert sind. Nimmt man nun noch das ganz veränderte äußere Auftreten der Eingeborenen, die hier im allgemeinen ein mehr trotziges — die Eingeborenendamen sogar ein gewisses keckes — Auftreten an den Tag legen, dann kann man allerdings den, wie gesagt, hierorts viel geteilten Gedanken an die Gefahren eines Aufstandes nicht kurzerhand zurückweisen. Da wird die Verwaltung rechtzeitig nach dem Rechten sehen müssen.

Die hauptsächlichsten Ausfuhrprodukte sind Bienenwachs, Pflanzenfasern (Hanf, Flachs, Bast), Häute und Felle, Rohbaumwolle, welche von 575 645, 712 046, 1 211 961 und 124 316 Mk. im Jahre 1904 auf 1 289 649 (+ 714 004), 1 079 236 (+ 367 190), 1 478 651 (+ 266 690) und 196 765 (+ 72 549) Mk. im Jahre 1905 gestiegen sind, wozu seit 1906 noch ganz besonders der gewaltige Erdnüssehandel gekommen ist. Auch der Einfuhrhandel ist, namentlich in Textilwaren und Bekleidungsgegenständen und in Metall und in Metallfabrikaten, von 5 868 467 und bzw. 1 682 256 Mark im Jahre 1904 auf 6 876 296 (+ 1 007 829) und bzw. 3 230 205 (+ 1 547 949) Mk. im Jahre 1905 gestiegen,

während der Gesamthandel nur der drei deutschen Häfen am Viktoria-Nyansa-See hauptsächlich infolge der Ugandabahn in den drei letzten Jahren allein von 463 784 Mk. auf 3 744 392 Mk. gestiegen ist.

In Muanza hat sich die weiße Bevölkerung von 46 Personen im Jahre 1904 auf 88 vermehrt; sieben europäische Firmen und etwa ein halbes Hundert indische Händler haben in der Stadt — und im Muanzabezirk allein 222 indische und 75 arabische Kleinhändler zu Beginn des Jahres 1906 sich niedergelassen.

Übrigens hat Muanza auch seine hohe, offene, in Stein gebaute Markthalle, wo die Eingeborenenfrauen, zumeist mit ihrem Allerjüngsten auf dem Rücken, Fleisch, Gemüse, Landesprodukte aller Art, selbst Schnupftabak, in kunterbuntem Durcheinander feilhalten.

Den Tag über wurde Muanza und Umgebung von uns fleißig durchquert; einige Kollegen gingen auf den „Krokodilfang", nahmen den Nestern reichlich Eier aus, hatten auch das Glück, nicht nur etwa 10—15 solcher Ungeheuer teils auf den Felsen schlafend, teils durchs Wasser ziehend zu sehen und auf sie zu schießen, eine Jagd, die allerdings ebenso interessant als gefährlich ist. Tatsächlich wurden im ganzen fünf Krokodile geschossen, wovon eines alsbald aufgefunden, unter großen Mühen mit in die Pinasse und dann nach entsprechender „Behandlung" durch unseren liebenswürdigen ersten Maschinisten mit in die Heimat transportiert wurde. Ich mit einem Gefährten machte, mit Gewehr und Munition reichlich versehen, Streifzüge in die dem Seeufer nächstgelegenen Waldungen. Von Krokodilen sahen wir selbst auf anständige Entfernung nichts, obwohl die sonnenwarmen, ins Wasser heruntergehenden, still verlassenen Steinfelsblöcke diesen Ungetümen prächtige Mittagsschlaflager und uns ausreichende Gelegenheit zum ungestörten Knallen geboten haben würden. Lange gingen wir dann den schwarzweißen Adlern nach; aber da keiner von uns beiden ein Farben-

vetter dieser Herren der Lüfte war, so ließen sie sich von uns wohl auch nicht treffen. Dafür machten wir uns dann an die sogenannten Klippschliefer oder Klippdachse, prächtige, mit dichtem, graugelblichem Pelz bedeckte, etwa hasengroße Vierfüßler, die hier in Massen die Felswände beleben und in deren Spalten ihre Wohnungen aufschlagen. Regungslos sitzen sie, ganz die Farbe der Felsen tragend, auf diesen, und nur ihre schwarzen, glänzenden Augen werden ihnen zum Verräter. Und kommt man ihnen zu nahe, wie der Blitz sind sie zwischen dem Gestein verschwunden. Ihr Fleisch sollen die Schwarzen essen und ihr Pelz ist gesucht. Jeder von uns schoß zwei dieser Felsschlupfer, die dann unser schwarzer Boy sich zum Braten mit nach Hause nahm.

Am ersten Vormittag stiegen Kollege Schwarze und ich schon frühmorgens zu der Kapelle hinauf, die die „weißen Väter" auf einem der rückwärts von der Stadt sich erhebenden Hügel erbaut. Die ganze Pracht eines sonnengoldenen Tropenmorgens breitet sich zu unseren Füßen aus, und hier oben Armut über Armut; die vier hellgetünchten Wände, über dem mehr als unscheinbaren Altargerüst eine wie aus grauer Vorzeit herübergerettete verblaßte Wasserfarbenwandmalerei, einige Holzbänke und der dunkle Lehmfußboden, über dem Ganzen Dach und kleiner Glockenturm, — das ist so der eiserne Bestand dieses Missionskirchleins. In der anstoßenden Sakristei dieselbe Armut und — eine Holzpritsche, die den Vätern, die von den Missionsstationen Bukumbi und Ukerewe zum Teil Tagreisen weit auf kleinem Fahrzeug über den See herkommen und alles zum hl. Opfer Notwendige mitbringen müssen, als Nachtlagerstätte dient. Rückwärts schließt sich noch ein Raum an, der als Frühstücks-, Vorrats- und pfarramtliche Kammer dienen muß. Welche persönlichen Opfer fordert hier die Pastoration schon angesichts der weiten und nicht ungefährlichen 14stündigen Seereise im kleinen Nachen, die auf der Hin- und Rückfahrt durch Übernachten auf einer kleinen Zwischeninsel unterbrochen

werden muß. Der betreffende Pater bringt und holt dann jedesmal die eingegangenen Postsachen. Heute, am Tage vor dem Beginn des Katholikentages in Essen, sendeten wir dahin auch ein Begrüßungstelegramm ab, das trotz der nicht vielen Worte uns beinahe auf ein halbes Hundert Mark (pro Wort 2 Mk. 75 Pf.) zu stehen kam, was der Kuriosität halber hier angeführt werden soll.

Nach dieser kirchlichen Innenfeier ein militärisches Schauspiel: wir zogen mit einer Askariabteilung hinaus nach dem weiten Schießplatzgelände zum Scheiben- und Gefechtsschießen mit dem Maschinengewehr. Dieses wird, damit die Schwarzen nicht in die Geheimnisse des sonst vielleicht mal rückwärts losgehenden Mordinstruments eingeweiht werden, von einem weißen Schutztruppenunteroffizier — J. Bayerer von Thannhausen bei Ursberg in Schwaben — bedient. Am Scheibenschießen beteiligten wir Nichtkombattanten uns auch. Wir schossen gut, und unser Senior, Oberst a. D. v. Massow, traf wiederholt ins Schwarze. Besonders interessant, aber auch wirkungsvoll, war das Schnellfeuer. Auf dem Heimweg wurde gegen einen proponierten Eingeborenenüberfall „Karree formiert", das uns mit unseren vorgehaltenen Sonnenschirmen und Bergstöcken in die schützende Mitte nahm. Wir alte Militärs freuten uns auch hier über die Exaktheit, mit der die schwarzen Askaris alle Kommandos sicher und ruhig ausführten.

Auch einen ebenso reichhaltigen als langandauernden und darum echt heimatlichen Frühschoppen veranstaltete man uns zu Ehren am sogenannten Bismarck-Platz. Das wohlgelungene Bildnis des „Altreichskanzlers" ist naturgetreu in einen der hier lagernden mächtigen Naturfelsblöcke eingehauen. „Ein idyllisches Plätzchen", wie ich seinerzeit der „Deutschen Kolonialzeitung" mitteilte: „Hart hinter den Felsmassiven schlagen die Wellen des Sees an; über die unten freigemachte, einfache, aber sinnige Platzanlage wölbt sich das frischgrüne Laubdach riesenhafter Tropen-

bäume. Auf ferneren Felsspitzen sitzen regungslos die Adler, hart am Seestrand tauchen die Kormorane. Hier kann man froh und frei deutsche Feste feiern“. Bei dieser Gelegenheit traf ich auch als Landsleute Kaufmann Fritz Greiner aus Kronach, Leiter der D.-O.-A.-Gesellschaft dahier, und Zahlmeister Hugo Deininger aus Landshut beziehungsweise Dingolfing, zurzeit in Udjidji am Tanganyika-See.

Am anderen Tag schlachteten die schwarzen Boys kurzhändig vor unseren Augen ein allerdings etwas mehr knochen- als fleischreiches Kälblein zum Mittagsbraten für die Offiziersmesse, und abends ließen es sich die Vertreter deutscher Firmen nicht nehmen, uns in ihrem Heim einige gemütliche Stunden zu bereiten. Den Gesprächsstoff gaben dabei hauptsächlich die Verhältnisse in der Kolonie und die Erinnerungen an die Heimat ab. Nachts in der Kabine hielt uns das fliegensichere Netz in mehr als liebevoller Enge umfangen. Am dritten Tage unseres Aufenthalts in Muanza kam man endlich morgens zum obligaten Schreiben der Massen von Ansichtskarten und zur Ergänzung der Tagebuchnotizen.

Und zum Abschied war nun auch der fieberkranke Stationschef, Oberleutnant Baumstark, heruntergekommen, ein ebenso einfacher und liebenswürdiger als sachkundiger Herr, der allem Anschein nach der rechte Mann am rechten Platze ist.

Nun ein herzliches Abschiednehmen auf dem Dampfer von all den Herren, die uns so überaus freundlich aufgenommen und geführt, unser Photograph bringt uns alle zusammen nochmal auf seine vielgeplagte Platte, und dann entführt uns das Schiff langsam dem zukunftsreichen Hafen von Muanza.

---

17. Schirati — Heimreise.

Am 25. August gegen Mittag fuhren wir bewegten Herzens aus dem Hafen von Muanza. Vom Ufer her grüßen und winken sie alle, denen wir in den paar Tagen nähergetreten waren, bis die Hafenabschlussinseln hinter uns liegen und wir in die weite Wasserwelt des Sees hinausgetrieben sind. Und wie wohl tut da draußen die kräftige, frische Seeluft. Unsere Fahrt geht gegen Nordost dem Speke-Golf zu, der seiner ganzen Lage und Ausdehnung nach namentlich im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nordbahn gerade für unser Seegebiet und nicht zuletzt im Interesse der baldmöglichsten Ausschaltung der englischen Ugandabahn einer vielversprechenden Zukunft entgegengeht.

Nachmittags fahren wir an der vielfach mit Urwald bestandenen Insel Ukerewe vorbei, um in einer einsamen Bucht derselben, wo die Dampfer ihren Holzheizbestand ergänzen, die Nacht über vor Anker zu liegen. In unseren Booten fahren wir ans Land. Einige stille Hütten, wohl von den Holzarbeitern angelegt, stehen malerisch im Vordergrund; hinter ihnen geht ein massiges Urwaldsdickicht in die Höhe, in das unsere Jagdfreunde, mit Munition reich ausgerüstet, nach den verschiedensten Richtungen eindrangen. Man hört sie bald und oft schießen. Aber als dann mit dem schnell zunehmenden Waldesdunkel einer um den anderen zum Dampfer zurückfuhr, da sah es mit der Jagdbeute recht windig aus: einige Wildtauben und kleine Seeadler und etwelche Hundsaffen (Paviane), die in ungezählten Scharen sich hier in der Höhe der Baumäste aufhalten, etwa 1 *m* lang sind, bellen wie die Hunde und nur, wenn angegriffen, dem Menschen durch ihr starkes und scharfes Gebiß gefährlich werden können. Wir, die wir zurückgeblieben, hatten den einzigartigen Genuß des Sonnenuntergangs: blutrot, in majestätischer Größe taucht sie hinter den Inselwaldbergen nieder, über die weite Seefläche eine lange, breite, blendende, glänzende Wassersonnenstraße breitend.

Am anderen Morgen sind wir an der Insel Ukara vorbei wieder weit in die offene See hinausgefahren. Erst gegen Mittag zeigen sich in der Ferne die dunklen Umrisse des Festlandes. Wir haben jetzt nahezu nördlichen Kurs. Je näher wir der Ostküste kommen, um so mannigfaltiger werden die Landschaftsbilder: bald ebene, wenig grüne Steppe, bald schroff ins Wasser fallende Felswände, bald waldumsäumte Höhenzüge, während da, wo man noch nichts vom Festland sah, dicht unter der bläulichen Wasserfläche blendend weiße Felsblöcke lagerten, die die Minierarbeit unterirdischer vulkanischer Kräfte hier den Dampfern als gefährliche Untiefen mitten in den Weg geworfen. Da glänzen die kahlen Wände im Lichtrot wie unsere Dolomitenberge beim Sonnenaufgang, andere wieder in den Farben weiter, ausgereifter, schwerer Getreidefelder. Und wenn dann auf diese, unten von dunklem Unterholz umrahmten Steinlager die glühende Mittagssonne brennt, so treten sie wie in Brand gesteckt aus ihrer Umgebung leuchtend heraus. Hier die Höhen entlang und hinab in blendend hellem Steinfarbenton täuschende Städtebilder à la Lissabon, dort aus dem Wald heraus die Ruinenlager einer vor Jahrtausenden hier gestandenen Stadt und da hoch oben am Bergsattel die Steintrümmer eines maurischen Domes. So wähnen wir uns im Anfahren gegen Schirati in eine märchenhafte Zauberwelt versetzt.

Doch jetzt haben die Uferlandschaften mehr und mehr ein schmuckes, grünes Kleid umgeworfen, aus dem da und dort die lieblichen Bananenpflanzungen heraussehen. Nun liegen schon die Boma und die wenigen massiven Häuser von Schirati nebst dem Strohhüttendorf der Eingeborenen vor uns auf leichter, aber ausgedehnter Anhöhe. Da ist der weitgebogene sogenannte Hafen; eine breite, schöne Straße führt zu ihm herunter von der Station. Die Stelle eines Verladungspiers vertritt ein kurzer, aus Steinen, Astgeflecht und Erdaufwurf hergestellter Damm. Da stehen schon die paar militärischen Europäer in ihrer schmucken



Eingeborenen-Hütten auf der Insel Ukerewe (Viktoria-Nyansa-See).



Schirati. – Viktoria-Nyansa-See. Wagaia-Eingeborene in Kriegsrüstung.

weißen Uniform, umschattet von den alten und jungen neugierigen Schwarzen. Wir müssen in einiger Entfernung vom Land festmachen. Bald haben uns unsere Boote hinübergebracht.

Schirati, das nur etwa 12—14 *km* von der den See durchquerenden englischen Grenze entfernt liegt, ist gleichfalls Militärstation. Von dem östlichen Seeufer hat man bislang weniger gehört und daher auch weniger von Schirati erwartet. Immerhin hat sich der Bezirk unter dem Einfluß der Ugandabahn in den letzten Jahren gewaltig entwickelt. Die Ausfuhr allein (hauptsächlich Erdnüsse, Sesamsaat und Sansevierenhanf) ist von rund 56 Tonnen im Jahre 1905/06 auf rund 676 Tonnen im Jahre 1906/07 und nur die Zolleinnahmen sind von 240 Rupien im Jahre 1900 auf rund 20 000 Rupien im Jahre 1905 gestiegen. Zweifellos läßt sich aus dem jetzt noch ziemlich stiefmütterlich behandelten Bezirke mit der Zeit noch viel machen, namentlich wenn er durch die Nordbahn dem Verkehr näher gebracht wird. Es haben sich hier große Sansevierenkulturen entwickelt, die Eingeborenenstämme der Wageia und Wasuba verfügen über einen großen Viehreichtum. Auch das Klima wird gelobt. Und daß hier ohne besondere Mühe die verschiedensten Bodenerzeugnisse fortkommen und wohl gedeihen, dafür erbrachte uns der Stationsleiter, Oberleutnant Fischer, ein Ostpreuße, mit dem von ihm selbst angelegten und gehegten, etwa 4 Morgen großen Gemüsegarten den schlagendsten Beweis. Da sahen wir Oberkohlraben, herrlichen grünen Salat, Bohnen, Schnittlauch, Zwiebeln, Wiersing, an bayerischen „Radi" geradezu Prachtexemplare, die, nebenbei erwähnt, auch die Mundprobe glänzend bestanden, Winterkohl, Sellerie, Mangold, Spargel, europäische Kartoffeln u. a. m. Die Einzäunung bestand aus abgeschnittenen Kandelabereuphorbienästen, die, vor kurzem in den Boden gesteckt, jetzt schon blühten und eine dichte Hecke bildeten. Und was diese weltabgeschiedene Einsamkeit, in der uns kein Telegraph erreicht und in die alle drei Wochen mal

der englische Dampfer die sehnlichst erwartete Post und damit die Nachrichten aus der fernen Heimat bringt, all für Pläne reifen läßt! So hat Oberleutnant Fischer, der hier nur mit zwei weißen Schutztruppenunteroffizieren zusammen haust, unter verständiger Benutzung des an den Hängen hier vielfach lagernden harten Gesteins von der Station aus einen wirklich idealen Promenadenweg „am schönen Strand der — See" entlang angelegt und denselben zu beiden Seiten mit schattigen Bäumen bepflanzt. Den Ruhepunkt mit dem reizenden, weiten Seeblick bildet ein wilder Feigenbaum von ungeheuren Dimensionen; er stellt in seinen Hauptästen eigentlich drei mächtige Einzelbäume dar. Unter solchem Schatten läßt's sich auch unter dem 1° südl. Breite gar gut ruhen.

Der Ort selbst mit seinen Strohdächern, unter denen neben den Stationsangehörigen 400 Eingeborene wohnen, liegt auf der Anhöhe und dehnt sich mit seinen sauberen, breiten und festen, sämtlich nach der Mitte führenden Straßen auf einer weiten, ebenen Fläche aus. Die Boma und die Nebenhäuser für Offiziere, Lazarett und Post — den jedenfalls sehr beschwerlichen Postdienst versieht einer der Unteroffiziere im Nebenamt — sind wohl aus Stein gebaut, aber überall Sprünge und Risse in den Mauern, so daß nicht mit Unrecht hier das geflügelte Wort geht: „In Schirati fällt alles ein", und, könnte man vielleicht hinzusetzen, „der Wind streicht durch die Hallen" — nein, durch all die klaffenden Risse und Löcher der Mauerwände. Auch hier ist die Boma noch mit Stroh gedeckt, ein Zustand, der nach den traurigen Erfahrungen, die man im letzten ostafrikanischen Aufstand gerade nach dieser Richtung gemacht hat, keinen Augenblick weiter bestehen bleiben sollte. Die Boma bedeutet doch für die Weißen gegen jeden und namentlich unvermuteten Angriff den einzigen Schutz, und beim ersten Schuß geht das Dach in Feuer auf. Da sind die Inder, die es natürlich auch in Schirati gibt, doch weitsichtigere Leute. Sie haben sich hier nicht nur eine

Moschee gebaut, sondern sie auch mit Wellblechdachung sich auf Jahre hinaus sichergestellt. Mit einem Gesamtjahresetat von 2000 Rupien für alle sachlichen Bedürfnisse des Bezirks kann man für die umfassenden Gebäulichkeiten der Boma und der übrigen amtlichen Gebäude das erforderliche Wellblech nicht beschaffen, wenn z. B. nur für eines der Stationshäuser die Wellblechdachung auf 800 Rupien zu stehen kommt. Schleunige Abhilfe erscheint hier schon im Interesse des Ansehens des Deutschen Reichs notwendig, ist doch auch die nur wenige Kilometer entfernte englische Grenzstation Karungu ebenso wie alle anderen englischen Stationen des Sees und an der Ugandabahn mit solcher Schutzdachung versehen. Gerade die oben geschilderte Einsamkeit und Abgelegenheit Schiratis machen diese Schutzvorrichtungen erst recht und ebenso notwendig wie die Errichtung einer Telegraphenstation.

Schon war die Sonne hinter der weiten Seefläche untergetaucht, als uns Oberleutnant Fischer seine Wagaia ihre Kriegstänze aufführen ließ. Das waren herkulische, wilde Gestalten, die aber auf jeden Wink des Stationschefs gingen. Auf dem Kopf trugen sie reichen, hochgehenden Federnschmuck, über den Körper halbseitig heruntergehende Felle, in den Händen rechts die langschweren, eisenbeschlagenen Wurfspeere und in der Linken den mehr als halbmannshohen Schild, außen bemalt, innen die feste Handhabe. In zwei Parteien geteilt führten sie nun im gegenseitigen Aufeinanderspringen, Werfen und Schildschutzducken unter mächtigem Geschrei ihre Kriegsspiele aus, an denen sich auch die männliche Jugend lebhaft beteiligte. Uns Zuschauern traten dabei so recht anschaulich die ungebrochene Kraft, Beweglichkeit und Geschicklichkeit vor Augen, mit der die Schwarzen auf diesem Gebiet zu arbeiten verstehen, aber auch die großen Gefahren für uns Weiße, wenn durch falsche oder gar ungerechte Behandlung der Schwarze zum Äußersten, zum Kampf, zum Fanatismus getrieben wird. Und doch, selbst wenn man dem wildesten und

grimmig dreinschauenden Eingeborenen sich persönlich nähert, da verspürt man nichts von dem Hauch der Barbarei und des Tierischen. Die Menschen machen mehr einen gutmütigen, ja kindlichen Eindruck, sie geben sich offenen Auges, freundlich und freigebig, eigentlich wie Kinder, die nur der liebevollen, gerechten und weisen Fürsorge und Anleitung, der geistigen und sittlichen Missionierung und Höherhebung bedürfen.

Als wir, von den beiden Herren der Station — ein Unteroffizier war gerade am Fieber erkrankt — und von viel schwarzem Volk begleitet, zum See wieder herunterkamen, da hatte sich schon das Abenddunkel auf Hügel, Weg und Wasser lautlos und lauwarm gelegt. Im Dämmerschein der Öllaternen und von Tausenden von Stechfliegen überfallen, die in der warmfeuchten Abendluft, vom Lichtschein angelockt, an uns ihre blutdürstigen Gelüste zu stillen hofften und zum Teil auch durch Mantel, Hose und Strümpfe hindurch zu beißender Durchführung brachten, — so trugen uns vom deutsch-ostafrikanischen Festland weg die kleinen, stark belegten Boote hinaus zu unserm einsam lagernden Dampfer, dessen Lichtermeer sich feenhaft abspiegelte in dem nachtaugigen Dunkel des stillen Seewassers.

Hoch oben auf dem Paradedeck saß man bei „Hamburger Goldbock“ noch eine um die andere Stunde. Von der neuen und alten Heimat wurde gar viel und herzlich geredet. Und als am anderen Morgen die Sonne zum Kabinenfenster herein schaute, da lag das Land unserer letzten Träume, das schöne „Deutsch-Ostafrika“, schon meilenweit hinter uns.

Die letzte Haltestelle machten wir in der Karungubay, an deren Saum die gleichnamige englische Station mit ihren rotgestrichenen Blechdachhäusern nebst Eingeborenendorf den waldlosen Berghang hinauf sich breitet.

Abends nach 7 Uhr legen wir bei starkem Gewitterregen am Pier in Port Florence an. Am anderen Morgen

ein aufregendes Rudeln und Pudeln, um alle die kleinen und großen Gepäckstücke und Andenken zusammenzubringen, zu verpacken und direkt zum Train, der unseretwegen zum Pier herausgefahren kam, verfrachten zu lassen. Dann sagen wir alle bewegten Herzens dem See und seinem Gestade Lebewohl. Ob auch nur einer von uns sie wiedersehen wird? —

Die zweitägige Ugandabahnrückfahrt erfolgte bei herrlichstem Wetter; auf der Station Sultan Hamoud hatten wir auch noch das Glück, die verschleierten Linien des bis in die Wolkensitze aufsteigenden Kilimandjarogebirges zu sehen. In Mombassa nahm uns der stattliche (5900 B.R.T.) Doppelschraubendampfer der D.-O.-A.-Linie „Bürgermeister" (Kapitän Fiedler, Schiffsarzt Dr. Müller, ein jugendfrischer Sohn Augsburgs) gastlich auf und entführte uns am Abend des 1. September definitiv dem afrikanischen Festland. Im Gegensatz zur Ausreise brachte uns der indische Ozean ruhigere See und daher schnellere Fahrt, und auch das Rote Meer hatte seine Hitzgluten temperiert. Am 19. September trafen wir wohlbehalten in Marseille ein, von wo aus ich durch die weingesegnete Provence mit ihren stimmungsvollen, anmutigen Landschaftsbildern und die grandiose Berghochwelt der Dauphiné über Pertuis, Grenoble, Aix-les-Bains und Genf die Heimreise antrat. Am 21. September war ich nach dreimonatlicher Abwesenheit gesund und glücklich wieder zu Hause.

---

18. Schlußwort.

Mag man nun über den größeren oder geringeren Wert solcher parlamentarischen Studienreisen im allgemeinen geteilter Anschauung sein, darüber kann und darf kein Zweifel bestehen: Eine Reise in unsere Überseegebiete erweitert vor allem den

Blick für Land und Leute, für die verschiedenfachsten Verhältnisse, über die man zu Hause bestenfalls einseitig sich unterrichten kann. Die Beurteilung wird eine solidere und gerechtere. Diese Fahrten haben mit kolonialen Phantastereien oder Vergnügungsreisen in Wahrheit nichts zu tun. Ihre Teilnehmer gehen hinaus, um zu sehen, zu lernen und zu prüfen; persönliche Opfer nach den verschiedensten Seiten hin müssen gebracht werden und man nimmt sie gern auf sich.

Auch das Kapitel von dem „Zeigen Potemkinscher Dörfer" gehört meiner Erfahrung nach unter das, was man im allgemeinen mit „Kolonialklatsch" bezeichnet, eingereiht. Daß bei derartig großen Reisen und bei der verhältnismäßig geringen zur Verfügung stehenden Zeit nach einem gewissen Plan gearbeitet werden muß, ergibt sich aus der Natur der Sache. In allen Einzelheiten sind die Teilnehmer ungebunden, und wir selbst haben verschiedene Male von uns aus den Plan geändert. Im übrigen leuchtet ein, daß man wohl über Nacht einen Ort festlich schmücken, die Straßen fein sauber kehren, das und jenes parat und fertig halten kann; daß man aber, so wenig von heute auf morgen Straßen angelegt, Häuser gebaut werden, — über Nacht große Einrichtungen schaffen, prinzipielle Anordnungen treffen kann und wird — nur der „Dekoration" halber. Wir haben übrigens auch überall Gelegenheit gehabt und genommen, nach Rücksprachnahme hier mit den Kaufleuten und Kleinansiedlern, dort mit den Missionaren uns nach Möglichkeit selbst zu orientieren, und Beamte wie Offiziere haben uns in dankenswertester Weise dabei unterstützt. Selbstverständlich — und ich wiederhole das — haben die Einzelbilder kein abgerundetes Gesamtbild geben sollen und können.

Daß diese Studienreisen, wenn auch da und dort mal manch guter Tropfen Optimismus und Kolonialfieber mitläuft, für unsere koloniale Entwicklung von großer Bedeutung

sind und sein werden, darüber dürften sich die Meinungen mehr und mehr nach der „Ja“-Seite hin geklärt haben, wurde doch selbst auf dem letzten internationalen Sozialistenkongreß in Stuttgart von mancher Seite die Notwendigkeit oder wenigstens das Zweckentsprechende solcher gemeinsamer Übersee-Schulfahrten anerkennend hervorgehoben. In diesem Sinne begrüße ich jene Anregung, die der Abg. Dr. Arendt im heurigen Frühjahr im Reichstag machte, dahin, aus der erheblichen Summe, die jährlich an den Präsenzgeldern der Reichsboten eingespart wird, einen entsprechenden Betrag für solche Studienreisen etatsmäßig weiter zu verwenden. Dann würde für manchen Reichstagsabgeordneten auch der letzte Stein des Anstoßes beseitigt sein, und unsere Kolonien könnten dabei nur gewinnen.

Die hingebende, opfermutige Arbeit unserer Missionen in Deutsch-Ostafrika hat uns alle mit voller Bewunderung erfüllt. Ihre erste Aufgabe ist ja allerdings die religiöse Erziehung der Eingeborenen. Wenn es aber wahr ist, daß die religiöse, die christliche Erziehung das Fundament wahrer Kultur bildet, dann leisten die Missionen durch ihre Kulturarbeit im eigentlichsten Sinne des Wortes eine eminent vaterländische Tat. Wo die Mission nicht vorgearbeitet, da ist das Haus auch für den Staat auf Sand gebaut. Die praktischen Arbeiter draußen sind darüber — exceptio confirmat regulam — einer Anschauung. Daher volle Freiheit den Missionen und tatkräftigste Unterstützung und Förderung ihres Wirkens auch seitens des Staates: er wie die Parteien mögen in objektiver, ruhiger und gerechter Würdigung dieser tausendjährigen Friedensarbeit gegenüberstehen. Wir wollen auch in Deutsch-Ostafrika keine, und wenn auch nur indirekte, Protegierung des Islamismus.

Sollen wir Deutsch-Ostafrika wirtschaftlich hochbringen, dann müssen wir möglichst rasch und namentlich überall da, wo unsere mehr wagende als wägende Nachbarschaft uns

nach dieser Richtung hin schon zuvorgekommen ist oder im Begriffe steht, uns wieder den Rang abzulaufen, Verkehrswege, und zwar in erster Linie Eisenbahnen, schaffen. Auch der eingefleischte Kolonialgegner kann gerade aus nüchternen Erwägungen heraus und im Anblick des Schaffens anderer Nationen auf diesem Gebiete sich dieser Notwendigkeit nicht verschließen. Die Erfahrungen speziell in Ostafrika haben den unwiderlegbaren Beweis nicht nur für die Notwendigkeit zu bauen, sondern auch für die Zuverlässigkeit zu ernten wohl erbracht. Und alle Kenner unserer Verhältnisse in Deutsch-Ostafrika, die Beamten, die Offiziere, die Ansiedler, die Missionare, lauter Leute, die zum Teil aus langer und weiter Erfahrung die Verhältnisse zu beurteilen wohl imstande sind, gehen darin einig, und was wir draußen zu sehen und zu prüfen Gelegenheit hatten, alles drängte sich zusammen in der Überzeugung: Ohne raschen Ausbau der Schienenwege, zunächst wenigstens in den großen Hauptlinien, kein Fortschritt, nein, Verschleudern unserer großen Werte in Deutsch-Ostafrika ans Ausland.

Und zum Schlusse sei nun auch noch an dieser Stelle allen, die in hochherziger Weise an dem Zustandekommen dieser parlamentarischen Studienreise mitgearbeitet, allen den lieben Landsleuten draußen, die vom Ansiedler bis zum Beamten, vom Offizier bis zum Missionar uns in so überaus entgegenkommender Weise freudig und freundschaftlich aufgenommen, der herzlichste Dank gesagt.

Druck von Gebr. Unger in Berlin, Bernburger Str. 30.

